

neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

39^e jaargang nr. 245 - '96/3

NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 500,- BEF.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend
abonnement** van 750,- BEF.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **weldoend abonnement**
aan 1.000,- BEF.



«NEPTUNUS»

39e jaargang - 39e année nr. 245 - '96/3

Directeur - Directeur :

G. Vanlerberghe - Stationsstraat 198 - 8020 Oostkamp

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef :

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur : A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever : v.z.w. Neptunus,
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement : 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique : «Goekint Graphics», 8400 Oostende
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1995 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever :

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.

INHOUD SOMMAIRE

nr. 3 december 1996
décembre

Belgische Marine op weg naar de 21e eeuw door G.A.H. Toremans	139
What's in a name? La Force Navale = Marine Belge par CPV(Hre) J.-C. Liénart	142
Beknopte chronologie van 50 jaar Zeemacht door IOM(b.d.) J.-B. Dreesen	149
50 jaar Marine La Marine 50 ans	157
"De Belgische Zeemacht" in het Nationaal Scheepvaartmuseum	162
Vlootparade voor "Gouden" Marine door G.A.H. Toremans	166
"Koninklijke" Dag van de Marine	169
La Marine était à Liège du 12 au 15 septembre dernier par L. Beliën	173
"De Marine: Gisteren, vandaag en morgen"	174
Nav' de nuit a bord du Mercator Par Saint Bernard du Spuikom	177
TQL de juiste weg voor COMLOGNAV	180
De Gerlache Drie generaties van poolverkenners 1897 - 1997 Les Gerlache Trois générations d'explorateurs polaires 1897 -1997	185
Info Marine	187

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
G. Vanlerberghe

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen
Videocentrum St. Kruis

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J.-P. Duperroy

Dienst publiciteit - Service publicité
V. Segaert

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30
500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend
annuel protecteur
1.000 BEF weldoend
bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration
Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-Cl. Liénart
Président - Voorzitter: G. Vanlerberghe
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne, R. Desaegeer, F. Devinck,
J.-B. Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, P. Van
Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets

PRETTIGE KERSTDAGEN EN EEN GELUKKIG NIEUWJAAR

★ BUON NATALE E FELICE ANNO NUOVO ★ FELIZ NAVIDAD Y PROSPERO AÑO NUEVO ★

★ JOYEUX NOEL ET BONNE ANNEE ★ FROHE WEIHNACHTEN UND EIN GUTES NEUES JAHR ★

MERRY CHRISTMAS AND A HAPPY NEW YEAR

BELGISCHE MARINE op weg naar de 21^e eeuw

Met het wegvallen van de Oost-West dreiging bij de val van de Sovjet Unie en de ontbinding van het Warschau Pact werden de West Europese regeringen, onder druk van de publieke opinie, verplicht hun defensie-budgetten in te krimpen. Zo nam ook de Belgische regering twee belangrijke politieke beslissingen, nl. de opschorting van de dienstplicht en een evenredige vermindering van de strijdkrachten. Voorstellen gedaan door de toenmalige Chef van de Generale Staf, Generaal Charlier en de Minister van Defensie, Leo Delcroix.

Deze reorganisatie raakte vooral onze marine. Het aantal opdrachten bleef hetzelfde (nam zoniet toe) ondanks dat het aantal middelen en personeel aanzienlijk verminderd werd. Divisieadmiraal M. VERHULST Stafchef van de Marine, zei hier over in een interview dat bij de reorganisatie van de Marine "onze aandacht vooral ging naar het operationeel houden van de vloot. Bijgevolg hebben we bespaard op walfuncties, staffuncties en maritieme commando's. Het personeel werd afgeslankt met zowat 50% en daarenboven werden 6 schepen uit actieve dienst genomen. Momenteel telt de marine nog slechts 2033 mensen, waarvan 832 ingescheept aan boord".

Ondanks dat de humanitaire opdrachten en deelname aan VN-operaties van de laatste jaren onze marine een nieuw imago bezorgden staat de bevolking nog steeds sceptisch tegenover het vrijmaken van bijkomende kredieten voor het vernieuwen van de vloot en de aanwerving van personeel.

Het budget dat nodig geacht wordt voor het uitvoeren van de vervangingsprogramma's belooft ongeveer

39 miljard BEF, zijnde ongeveer 12 miljard voor de 4 nieuwe KMV's, 20 miljard voor de bouw van fregatten en 7 miljard BEF voor nieuwe logistieke steunschepen. Vergeleken met de budgetten welke Land - en Luchtmacht denken nodig te hebben om hun vervangingsprogramma's uit te voeren (respectievelijk 129 en 130 miljard) heeft de marine dus een relatief klein budget nodig.

Admiraal VERHULST beschouwd het dan ook als een van zijn opdrachten de bevolking te overtuigen van de nuttigheidswaarde van de marine voor ons land. "Het is een van mijn hoofdbetrachtingen de medeburgers te overtuigen dat we nood hebben aan een goed uitgeruste marine om onze belangen op zee en binnen de territoriale wateren en EEZ te vrijwaren. Onze rijkdom is afhankelijk van de zee want via de Belgische havens komen de goederen binnen die bestemd voor de veel Europese landen".

Om de levensduur en de operationeleiteit van de schepen te verlengen besloot de Staf van de Marine een aantal programma's te introduceren:

*consolidatie van de Wielingen klasse fregatten

*mid-life modernisering van de Tripartitemijnenjagers (CUP-CMT).

Consolidatie van de FFG's

- aanpassen van de HSA DA-05 en HSA WM-25 waarschuwings-, doelverlichtings- en vuurleidingsradars en bijhorende rekenaars door het aanbrengen van een aantal modificatie-pakketten



- vervangen van de Raytheon 1645/TM09 navigatieradar door de HSA SCOUT radar

- update van het Electronische Oorlogsvoering (EOV) -materiaal

* het huidige systeem heeft naast een gebrek aan gevoeligheid in de hogere frequentiebanden gebruikt in de aanvalsradars van moderne vliegtuigen en zoekkoppen van de missielen ook een te geringe peilingsdiscriminatie en mogelijkheden om dreigingen te analyseren

- het verbeteren van de lucht-afweermunitie door de aan-schaf van prefragmenteerde munitie "à billes" en verhoging van de vuurkracht van het 100mm Creusot-Loire kanon (van 60 rounds/minute naar 80 rounds/minute)

- installatie van ElectroOptics (EO) ter verbetering van de anti-missile self-defence

*de fregatten hebben maar 1 vuurkanaal tegen luchtdoelen waardoor slechts 1 doel tegelijk kan aangewezen worden.

*de consolidatie van de sonar hetzij door een upgrade van de huidige AN/SQS505 sonar hetzij door installatie van een AN/SQS510-sonar, om de detectie op langere afstand en in ondiepe wateren te verbeteren

- update van de communicatie systemen en het elektronisch identificatiesysteem

*door indienststelling van het NATOBASS-project dienen zowel de zenders, modems, ontvangers en telexapparatuur vervangen te worden.

Capability Update Programme voor de Tripartite-mijnenjagers (CUP-CMT)

- aanpassing van het component SE-WACO aan de huidige mijnendreiging met het oog op het verbeteren van:

*detectie en neutralisatie van invloeds- en verankerde mijnen

*Route Surveymogelijkheden

*installatie van meer geautomatiseerde systemen

- verbeteren van de Thomson-Sintra DUBM-21B sonar

- upgrade van de tactische systemen

- modernisering, of vervanging, van de PAP 104

- installatie van een "drifting mine" detectiesysteem

Oorspronkelijk zou de CUP-CMT gezamenlijk uitgevoerd worden door de Belgische, Nederlandse en Franse marines rond 2010. Nederland besliste echter de modernisering van de CMT's eerder uit te voeren. Bijgevolg kozen zij voor de installatie van een verbeterde versie van het Duitse TROIKA-drone mijnenveegsysteem.

"Maar buiten deze moderniserings programma's, welke de levensduur en operationaliteit van de schepen zeker zal verlengen, heeft de marine ook nood aan nieuwe schepen" aldus Adm. VERHULST.

"Een eerste nieuwbouwproject betreft de 4 nieuwe kustmijnenvegers (KMV's). Voor dit project had de regering reeds in 1995 de nodige budgetten goedgekeurd. Maar door het failliet van Polyship-Oostende kwam het project op de helling. Maar de regering zal hoogstwaarschijnlijk nog voor eind 1996 een beslissing hieromtrent nemen"

Op 30 oktober 11. heeft het Ministerie van Landsverdediging dan inderdaad de KMV-Overeenkomst ondertekend. Hierbij krijgt SGA/SDAZ de toelating onderhandelingen voor de Engineering Faze met de NV SKB Scheepvaart- & Constructiebedrijf aan te vatten.

De marine hoopt deze besprekingen in mei 1997 te kunnen afronden zodat men juli met de 1st faze - Engineering Phase, welke +/- 18 maanden in beslag zal nemen, kan aanvangen. SKB zou over een terrein kunnen beschikken gelegen naast de POLYSHIP Scheepswerf. Daar kan een nieuwe hangar gebouwd worden zodat eventueel gebruik kan gemaakt worden van de scheepslift en transferzone van het vroegere POLYSHIP waarvan het Vlaamse Gewest eigenaar is.

Een 2^e project betreft de bouw van nieuwe logistieke steunschepen ter vervanging van de ZINNIA en GODETIA. Admiraal VERHULST verduidelijkt *"dat er momenteel gesprekken lopen tussen COMOPSNV en de Commandant Brigade Paracommando om een mogelijke samenwerking bij dit project te onderzoeken. Zodra zij een akkoord bereikt hebben over hun respectievelijke operationele verlangens kunnen de stafeisen geformuleerd worden en de studieontwerpen aanvangen."*

En dan is er nog de nood aan het vervangen van de Wielingen klasse fregatten tegen en het jaar 2008/2010.

Eén van de belangrijkste punten inzake de planning voor de bouw van deze fregatten is volgens ZS *"wanneer dit FFG programma kan starten en hoe de verhouding staat operationele noodzakelijkheid versus het ons kunnen veroorloven van dit type schip"*.

Een belangrijk punt waarmee de regering bij het overwegen van het FFG-budget zou moeten rekening houden is dat *"een fregat het meest soepele en efficiënte type schip is om aanwezig te zijn in de domeinen waar België een maritieme rol moet spelen"* aldus Admiraal VERHULST.

"De reden van bestaan van onze marine is uiteraard het uitvoeren van de ons opgelegde taken in oorlogs- of crisistijd. Maar wij dienen ook en heleboel taken uitvoeren in vrede niet enkel ten behoeve van de transatlantische Alliantie en de WEU, maar ook voor onze regering. Om er maar enkele te noemen: politieke, diplomatieke, culturele en economische opdrachten. Indien mogelijk zouden wij daarom het liefst 4 fregatten bouwen om ten alle tijde 2 fregatten operationeel te hebben voor het uitvoeren van alle opdrachten".

Momenteel volgt de marine de FFG-projecten in Nederland en Frankrijk op de voet. Doch het type schip waar beide marines nu aan werken is voor ons land financieel moeilijk haalbaar.

Een ander luik waar de Stafchef van onze marine veel aandacht aan hecht is de samenwerking met andere marines. Hij is er van overtuigd *"dat verdere besnoeiingen op de budgetten van de Europese marines tot een nog nauwere samenwerking zal leiden. Het zou niet uitgesloten zijn dat men in de toekomst zal overgaan tot een multinationale task-sharing: een taakverdeling waarbij eenzelfde taak uitgevoerd wordt door verschillende marines. De samenwerking die er momenteel bestaat tussen onze marine en de Nederlandse kan op langere termijn de basis vormen voor verdere gezamenlijke programma's met andere Europese marines"*.

In het kader van een Europese defensiestructuur tekenden op 1 oktober 11. de Belgische en Franse ministers van defensie een algemene overeenkomst betreffende de uitbreiding van de bestaande samenwerking tussen beide marines.

Dit akkoord maakt het mogelijk vervolgovereenkomsten af te sluiten om

de betrekkingen tussen beide marines over het hele gamma van hun activiteiten te optimaliseren, op het vlak van:

- * gezamenlijk training van operationele eenheden
- * gezamenlijk operaties
- * instructie en opleiding
- * niet militaire acties en steun aan andere besturen
- * logistiek
- * materiaal/aankoopprogramma
- * marinebewapening
- * onderzoek en ontwikkeling

Ook de Marine Nationale wordt door forse besparingen getroffen waardoor ze het steeds moeilijker krijgt al haar opdrachten uit te voeren. Tegen de eeuwwisseling zal de Franse Marine ongeveer 26 schepen uit actieve dienst nemen zodat zij op zoek gaat naar partners om eventueel aan task-sharing te doen.

De Marine Nationale zal vooral hulp nodig hebben voor anti-luchtafweerbescherming van haar vliegdekschepen. Vermits onze marine al jaren gezamenlijk programma's lopen had

met Frankrijk was het een logische stap om deze samenwerking verder uit te breiden.

Zulke overeenkomsten kunnen aan de Franse marine de mogelijkheid bieden de nodige budgetten vrij te maken voor de bouw van een 2^e vliegdekschip van de Charles-de-Gaulle-klasse. Een zeer goede zaak zijn voor de andere Europese marines vermits dit de enige echte vliegdekschepen zouden zijn binnen de WEU.

De Engelse INVINCIBLE- en de Spaanse PRINCIPE de ASTURIAS-klasse schepen zijn eerder helicopter-/VTOL-type schepen.

Admiraal VERHULST benadrukte ook het feit dat "onze marine zeker gebaat is bij deze overeenkomsten. Maar men moet wel attent zijn deze verdragen evenwichtig op te stellen. Het heeft geen zin akkoorden af te sluiten om dan te moeten vast stellen dat we deze niet kunnen nakomen bij een gebrek aan de nodige operationele middelen".

Tot besluit drukte de Stafchef van de Marine zijn hoop uit dat "men via het afsluiten van zulke akkoorden een soort netwerk zou creëren tussen de Europese marines om in de toe

komst, binnen het kader van de WEU, tot één geïntegreerde Europese Marine te komen. Hoe meer akkoorden er onderling kunnen gesloten worden hoe minder obstakels er zullen zijn om tot één geïntegreerde Europese Marine te komen."

Met dank aan:

Divisieadmiraal M. VERHULST -
Stafchef van de Marine

FKP(SBH) G. VANLERBERGHE -
ZS/CAB - IRP

Guy A.H. Toremans

VALCKE INDUSTRIES

N.V.

VICTORIALAAN 3,B- 8400 OOSTENDE

TEL. 059/ 32.18.14 - FAX. 059/ 32.11.35

METAALCONSTRUCTIES
LASWERK EN MACHINEWERK
SCHEEPSHERSTELLINGEN
HYDRAULIEK

DIESELMOTOREN
STROOMAGGREGATEN
POMPGROEPEN
LASERUITLIJNINGEN

BRANDBLUSINSTALLATIES
THERMISCHE ISOLATIE
AKOESTISCHE ISOLATIE
24 UREN SERVICE

WHAT'S IN A NAME?

La Force Navale = Marine belge

La Force Navale a cinquante ans

La vieille dame se porte bien, merci! Un peu amaigrie, un peu diminuée, il est vrai, en ces temps de restrictions, mais toujours pleine d'allant, toujours jeune et fidèle au poste.

C'est ainsi que l'on pourrait parler d'une quinquagénaire. Mais la Force Navale est bien autre chose qu'une "Old Lady"; c'est une institution qui fête son cinquantenaire. Lorsque la Belgique eut passé le cap de ses cin-

quante ans d'indépendance, le roi Léopold II lui fit ériger un gigantesque arc de triomphe: le Cinquantenaire.

Dans certaines familles et en Suède plus particulièrement, lorsqu'une personne fête son cinquantième anniversaire, la famille et ses amis lui plantent un arbre. "Longue vie" lui chante-t-on!

L'arbre, le monument, sont des symboles de continuité. Une vie bien remplie porte des fruits pour l'avenir.

Pour son cinquantenaire, la Force Navale a été, elle, en quelque sorte, anoblie! Elle a le droit maintenant de s'appeler la Marine.

Marque d'estime que le Gouvernement a bien voulu lui conférer et qui devrait signifier pour nous, confiance en son avenir. Mais était-ce bien là son intention? N'était-ce pas, tout compte fait qu'une correction à notre vocabulaire français-belgicain? Une force navale n'est en effet jamais qu'une composante d'une Marine

militaire, tout comme une Compagnie n'est qu'une composante d'un Bataillon, un Régiment une des composantes de l'Armée de terre. En France, on parle des armées de terre, de mer et de l'air, et la Marine est appelée Marine Nationale pour la différencier de la marine marchande. Elle est Marine Nationale depuis que la France n'est plus un royaume, mais entre soi, les marins de France l'appellent toujours la "Royale", car les marins sont conservateurs et ne font pas volontiers fi de leur passé.

La Marine des Pays-Bas, la Koninklijke Marine, est composée de la Force navale des Pays-Bas et de la Force Navale des Indes Occidentales avec commandements distincts. En Grande-Bretagne, une seule appellation: la "Royal Navy" qui opère en flottes telle la Home Fleet de glorieuse mémoire. Notre modeste Marine ne parle de flotte que pour les journées "portes-ouvertes", qu'on appelle les "vlootdagen".

N'empêche que nos anciens et le public en général auront bien du mal à remplacer dans leur vocabulaire la "Force Navale-Zeemacht" par la Marine, marine belge, ou militaire, ou royale; ils ne se déferont pas facilement du célèbre "ZM-FN", eux qui le portèrent un jour sur leur ruban de béret, car pour eux il importe peu, la Force Navale ayant toujours été la marine de la Belgique.

Cinquante années profitables

Cinquante ans c'est pour un être humain un âge déjà avancé que l'on atteint qu'à condition de ne pas mourir avant. Se réjouir d'avoir atteint la cinquantaine, c'est se féliciter d'être encore en vie. Pour une insti-



.... en quelque sorte anoblie!

tution comme la Marine c'est peu de chose que cinquante ans d'existence et il n'y a lieu de s'en réjouir que si ces années écoulées ont été profitables.

Osons nous en réjouir, car en toute modestie nous pouvons affirmer que ces cinquante premières années ont été d'un réel profit pour le Pays.

Osons rappeler que, survivant à quatre années de guerre sur mer au sein de la Royal Navy, nos marins (une poignée!), retrouvant dans un pays ravagé par la guerre et affaibli par l'occupation allemande, des ports dévastés par les bombardements et les sabotages, une mer truffée de champs de mines, des eaux territoriales et des chenaux d'accès des ports encombrés d'épaves, un balisage inexistant, se mirent à l'ouvrage incontinent dans des conditions, ô combien hasardeuses, à dégager les accès des ports, à ouvrir des chenaux navigables au travers des champs de mines, et par là ils risquèrent leurs bâtiments et leurs vies pendant dix ans encore après la fin des hostilités.

Utilisant les pauvres moyens dont ils disposaient et usant d'audace et d'ingéniosité, ils remplirent leur mission, dangereuse entre toutes, à la satisfaction des marins du commerce, des armements maritimes et finalement du pays tout entier qui pouvait à nouveau respirer normalement, une fois que les ports et leurs voies d'accès lui fussent rendus utilisables.

Entre temps, et cela dans une ambiance d'incompréhension quasi générale, les chefs de la Force Navale, Commandores et Amiraux, auxquels nous rendons hommage ici, s'attelèrent, avec une détermination admirable, à doter nos marins et leurs navires, d'écoles de formation du personnel, de bases navales et de réserve, bref de tout ce que marins et navires en mer demandent pour mener à bien leur mission.

De la formation qu'ils acquièrent au sein de la Royal Navy, des métiers dont ils acquièrent la maîtrise: dragage des mines et escorte des convois de navires marchands au travers de l'Océan Atlantique infesté de sous-

marins ennemis, nos marins, revenus au pays, accordèrent la priorité absolue à la "guerre des mines", dont ils devinrent rapidement des spécialistes avertis, sans abandonner toutefois la composante d'escorte qu'ils entretenirent avec des dragueurs-escorteurs du type Algérine, acquis en Angleterre. Puis vinrent, avec la création de l'Otan, ce traité de défense conclu entre anciens Alliés, les échanges, entre Marines, de méthodes et de tactiques, ainsi que les entraînements à opérer ensemble. C'est ainsi que de grandes manoeuvres navales entre Anglais, Hollandais, Français et Belges se répétèrent années après années, créant cette cohésion et cette compréhension si nécessaires entre navires étrangers opérant ensemble.

La collaboration avec la marine marchande en vue de la mieux défendre sur mer, fut poussée; et l'organisation de sa défense par l'institutionnalisation du contrôle de sa navigation en temps de guerre, par la préparation du système de convoyage, l'institution des routes de guerre prédéterminées et surveillées, la défense des voies d'accès aux ports et la sécurité de ceux-ci furent mises au point et exercées régulièrement dès le temps de paix. La conduite à tenir par nos capitaines marchands en cas de tension et de conflit fut agréée de part et d'autre, et des cours en la matière furent dispensés dans les écoles de navigation.

Tout cela, c'est à la Force Navale que notre commerce maritime le doit. Que dire encore de ses multiples participations aux recherches scientifiques de nos universités, toutes centrées sur la mer, l'océanographie, la courantologie, la pêche, la pollution marine, menées aussi bien en Mer du Nord qu'en Méditerranée, dans l'estuaire du fleuve Congo ou sur la Barrière de Corail, en Australie, et en Antartique, si ce n'est souligner son rôle actif mené au service de la Science et par là de la Société. Mais ne faut-il pas encore rappeler ici, à l'heure du bilan, son rôle social et civique par la réhabilitation de l'image du marin dans l'opinion publique qu'elle a su opérer par sa qualité, sa largeur

de vue, la tenue exemplaire de ses équipages et son ouverture au monde d'au delà des frontières, offerte à tant de jeunes gens qui eurent la chance et le privilège de servir comme miliciens dans ses rangs. Cela est certes un des plus grands services qu'elle a pu rendre au pays.

Oui, il est vrai, et on doit le dire, le bilan de ces cinquante dernières années est positif. Si positif que je ne peux m'empêcher de penser que la Force Navale eût mieux mérité qu'un changement de dénomination si honorable soit-il.

Réductions

La réduction brutale de ses effectifs en hommes et en navires réduits de moitié sans égards à sa fragile petitesse (4.800 marins), à ses missions et à ses plans, est un non-sens, même si tout danger d'un conflit Est-Ouest semble écarté. La vigilance reste la fonction primordiale de la Défense d'un pays et de ses Alliés. C'est aux hommes de métier à proposer les moyens qu'ils estiment les meilleurs, les plus indispensables au bon fonctionnement de leur outil de défense. C'est aux hommes politiques de leur en donner les moyens, une fois établie, de concert, les mesures d'économie envisagées. La plan Delcroix-Charlier a été imposé, sans discussions préalables, sans prévoir de mesures transitoires et sans tenir compte de l'instabilité, et de la précarité des conditions de paix et de la situation politique internationale, situation qui n'a pas tardé à se dégrader et en conséquence à exiger une intervention de nos armées affaiblies, sur de nombreux théâtres d'opération à l'étranger.

Quant aux besoins de la marine, il est notoire de constater qu'il est très difficile de faire comprendre aux terriens que la valeur d'une marine ne repose pas sur une masse coûteuse de navires et de marins mais sur leur qualité. Que cette qualité ne se garde que si l'on reste "à jour", c'est à dire que l'on soit toujours apte à répondre à la technologie par la tech-



...Je te baptise Foie Gras!

nologie, à adapter ses méthodes aux circonstances changeantes des besoins. Cette aptitude ne se garde que si l'on est présent sur mer auprès des grandes Marines qui sont nos alliées, et qui, seules, peuvent nous permettre d'évoluer dans le bon sens.

Qu'aurait pu faire notre gouvernement, qu'aurait pu penser l'opinion publique si nos marins, connus pour l'excellence de leurs connaissances et de leurs moyens en guerre des mines, avaient dû répondre que, se contentant de se préparer à la défense de nos eaux territoriales et des secteurs attribués à la marine belge par l'Otan, comme cela était prévu par nos "Missions", nos navires et nos marins n'avaient pas été équipés pour s'en aller draguer dans les eaux de la mer Rouge et du Golfe Persique où la température de l'air et de l'eau étant extrême et bien différente des eaux de la Mer du Nord, n'aurait pas permis le refroidissement de nos moteurs, et la conservation des vivres, et aurait-tendu inadéquats nos vêtements et uniformes? Défaut de prévoyance, manque de vigilance professionnelle? Honte sur nous! ... Mais non, nos navires et nos marins sont sortis couverts d'honneur de leurs participations nombreuses aux opérations de main-

tien de l'ordre international: Golfe Persique, guerre de Koweït, Abyssinie, Adriatique; et cela, grâce à l'évaluation correcte faite par les responsables de la Force Navale des besoins nécessaires à l'exécution de ses missions présentes ainsi que de celles qui en toute logique pourraient un jour être dévolues à une Marine qui n'en avait pas encore le nom, mais bien les qualités!

Et pourtant, déjà alors, et plus particulièrement pendant la guerre de Koweït, la Force navale a dû fournir un effort surhumain par manque de personnel, alors qu'on n'avait pas encore commencé à appliquer la niaiserie paradoxale dite: "d'encaissement des dividendes de la détente!", prouvant par là, si c'était encore nécessaire, qu'elle n'était pas en nombre suffisant pour assumer commodément une mission, pourtant bien peu considérable, osons le dire; car l'envoi sur un théâtre opérationnel lointain de 3 chasseurs de mines et d'un navire de soutien logistique n'est pas une opération considérable qui aurait dû la mettre à genoux.

Comment croire, alors qu'aujourd'hui après l'avoir réduite de la moitié de ses effectifs, supprimé une des qua-

tre frégates restantes d'un programme qui devait, de l'avis des spécialistes, se monter à six unités, l'avoir forcée à se séparer et à vendre trois des dix tout nouveaux chasseurs de mines CMT à peine utilisés et ayant coûté à l'Etat la bagatelle de plus d'un milliard de francs chacun et dont le programme de construction avait convenu avec la France et les Pays-Bas qu'on en construirait 15 par participant et donc aussi 15 pour la Belgique; comment croire dis-je, que la Force Navale, dite Marine, soit encore capable dans les conditions qui lui sont faites, de s'occuper efficacement et de manière crédible de la protection de la marine marchande, des ports, des voies d'accès à ces ports, elle qui ne peut même plus faire appel à sa Réserve, qu'on a purement et simplement renvoyée à ses occupations civiles, et qui par la suppression du service militaire ne peut plus être réalimentée en éléments jeunes formés aux disciplines mathématiques, scientifiques et électroniques modernes, si nécessaires en ces temps d'avances technologiques surprenantes et de sophistication des moyens de défense?

Lamentable état de chose qui replie la Marine sur elle-même, l'enferme dans son ghetto, la condamne au vieillissement des cadres et des idées.

Non décidément, la Force Navale eût mieux mérité!

D'autant plus qu'elle a déjà donné! et ô combien! Faut-il rappeler que depuis les Golden Sixties, de réductions budgétaires en restructurations et rénovations domaniales, (what's in a name?) la Force Navale a été privée de ses Bases navales dispersées de Lombarsijde à Nieuport, de Kallo à Anvers, de ses forts de Liefkenshoek et Merksem; qu'elle a dû déclasser, sans les remplacer, 14 dragueurs de mines d'estuaire conçus pour la défense de l'Escaut et donc du port d'Anvers et 8 vedettes de surveillance fluviale et que 20 sur 24 dragueurs MSC de dragage côtier ont été remplacés par 10 chasseurs de mines, et que les 6 Algérines ont été remplacées par 4 frégates.

Comme si ces réductions n'étaient pas encore suffisantes, le plan Charlier-

Delcroix la contraint maintenant à se replier toute entière sur Zeebruges, à abandonner tout l'arrière-port d'Ostende: la base de dragage et tout l'Arsenal qu'on appelle la Logistique de la rive Est. Après avoir perdu son implantation anversoise notre plus grand port commercial, elle se voit réduite à abandonner ses deux ports côtiers, ses dépôts logistiques dispersés, ses postes de radar côtiers, ses abris de temps de guerre, son hôpital militaire...

C'est avec amertume que l'on doit constater que la Force Navale a perdu, au fil des ans, quasiment tout ce qu'elle avait édifié entre les années 1945 et 1960, et qu'elle se retrouve comme au lendemain de la guerre, c'est à dire il y a cinquante ans, avec 7 navires chasseurs de mines, une frégate à la mer, un navire logistique à bout de souffle et une seule base navale, où se trouvent concentrés ses navires, son personnel et sa logistique.

Non, décidément à mes yeux, la Force Navale méritait mieux qu'un simple changement de dénomination.

Croire que la Force Navale, maintenant intégrée à la puissante Marine des Pays Bas est, là, plus forte qu'avant (... n'ai-je pas entendu un brave homme en conclure que maintenant nous avions même des sous-marins puisque les Hollandais en avaient...!) relève d'une ignorance totale des réalités, alors qu'il ne s'agit que d'un effort de synergie à tout le moins salvateur.

Plus de guerre

Que de lamentations inutiles, nous dira-t-on puisque de toute évidence il n'y aura plus de guerre. Mais oui! Tout comme on disait de la guerre 14-18 que c'était la "Der des ders!" Mais enfin a-t-on perdu la mémoire? Se rappelle-t-on, qu'en 14-18, contre seulement deux pays d'Europe: l'Allemagne et l'Autriche, il aura fallu les forces conjuguées de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie, de la Russie, de leurs colonies et de leurs marines de guerre et marchan-



des pour les contenir à grand peine jusqu'en 17 et ne pouvoir les vaincre qu'en 1918 grâce à l'apport décisif de l'Amérique entrée en guerre à nos côtés, cette année là? Que ces deux seuls pays nous ont coûté sur mer, la terrible somme moyenne de 350.00 tonnes de navires marchands par trimestre! Ce qui donne en fin de compte les chiffres effarants de 4.835 navires représentant 11.135.000 tonnes. A-t-on oublié, qu'au cours de la guerre 40-45, la Belgique, à elle seule, a perdu la totalité de ses navires, soit 71 navires marchands, et que les Alliés en perdirent 2.775, rien que de par l'action sous-marine ennemie, soit 14 millions et demi de tonnes?

O combien de marins, combien de capitaines (Victor Hugo) Les avons-nous oubliés? Sommes-nous prêts à en laisser mourir d'autres, encore plus nombreux, parce que nous ne serions pas prêts à les défendre?

Imaginons, (et plût au ciel que ce soit simple imagination,) que tous les pays musulmans, outrés du sort que l'on fait subir à leurs coreligionnaires de Palestine ou des républiques islamiques de l'ex URSS, s'unissent dans une action commune destinée à mettre au pas ces insolents "incroyants" que nous sommes, qu'ils nous coupent des sources pétrolières d'Orient-vitales pour nos pays, et que, de rétorsions en escalades, on en arrive à un conflit généralisé. Serions-nous, les marins de Belgique encore capables d'apporter une contribution efficace à la défense de nos intérêts ma-

ritimes mis en péril, et de défendre nos navires marchands devenus stratégiquement vitaux pour la survie du Pays? Pourrions-nous simplement pourvoir au remplacement des capitaines, officiers et marins étrangers, pas toujours membres de nations alliées qui sont actuellement engagés sur nos navires de commerce qui naviguent sous pavillon de complaisance? Ou en serions nous réduits à confier notre défense maritime à d'autres nations, plus prévoyantes, qui feront évidemment passer leurs intérêts avant les nôtres?

Bon, admettons qu'un scénario comme celui-là ne se produira pas de sitôt. Mais au train où vont les restrictions que nous subissons, au train où naissent les conflits locaux et vu le mal que l'on a à les contenir puis à les terminer à coups de compromis boiteux et de concessions dangereuses, pouvons-nous, en conscience, éliminer toute éventualité d'être entraînés dans une guerre plus ou moins généralisée?

Le métier militaire n'est-il pas de penser et de préparer la défense? N'est-il pas d'évaluer la menace et de prendre les mesures qui s'imposent? Le marin militaire doit, lui en outre, préparer, former et entraîner à la survie en mer ses équipages et ses réserves, car, s'il est permis de croire que l'on peut, si on en a les moyens, construire et lancer de nouveaux navires en quelques mois de temps, nous savons, nous, que ce n'est que par de longues années d'entraînement à la mer que l'on peut former des marins aguerris, capables de commander et d'armer ces bâtiments. Nous avons trop en mémoire l'improvisation qui a précédé, au cours de la mobilisation de 1939 à la reconstitution d'un embryon de marine militaire, connu alors sous le nom de Marine Corps, qui ne put, malgré des actes de courage certains, être de quelque utilité dans la guerre commençante, ni servir de berceau à une Force Navale renaissante au sein de la Royal Navy.

Il ne faudrait pas, forte des exemples passés, que la Belgique, négligeant sa Marine, laisse se dégrader l'"Outil" que forme encore aujourd'hui ce qui reste de la Force Navale.

That's what's in a name! Car il est bien vrai que nous eussions espéré entendre que les mesures de restrictions ne sont que provisoires, que le grand dessein belge, étant de s'aligner sur nos partenaires pour accéder au grand marché de la monnaie européenne, exige de tous un effort d'économie compréhensible, mais que des plans et des mesures sont prévus de façon à être prêt lorsque la situation financière du pays sera meilleure, à redresser la courbe déclinante de la crédibilité militaire de la Belgique.

Mais telles ne semblent pas avoir été les intentions de nos Seigneurs et Princes-Gouvernants.

Un débat national

Un article dans la Libre Belgique révélait il y a peu (23.10.96) les préoccupations de notre ministre de la Défense Nationale Mr. Jean-Pol Poncelet, qui, devant la Commission de la Défense nationale, en appelait à un grand débat national consacré aux problèmes de défense, aux missions futures de l'Armée et aux moyens dont elle dispose pour les mener à bien, et *"cela avant qu'il ne soit trop tard!"*.

Le Ministre y fait le constat: *"qu'on a imposé aux forces armées la réalisation d'une restructuration à marche forcée, au rythme d'une contrainte budgétaire souvent aveugle et qui n'a pas été suffisamment précédée du nécessaire dialogue avec la Nation"*, alors que, *"le contexte international est en évolution profonde, marqué par la multiplication et la diversification des risques potentiels"*, alors que, *"les missions que l'armée devra exercer à l'avenir sont nombreuses: sécurité dans un cadre européen, maintien de la paix, aide à la Nation ou encore coopération au développement"*.

Encourageant les députés à inviter toutes les composantes de la société belge à ce débat, il soulignait l'urgence de se pencher au chevet d'une armée susceptible de ne plus être opé-

rationnelle au début du prochain millénaire, afin aussi de ne pas devoir se trouver devant le constat: *"d'une dérive de nos forces armées vers une armée de mercenaires totalement déconnectée de la société"*.

Dans un entretien avec le journal "Le Soir" (24.10.96), le chef d'état-major général l'Amiral Herteleer a posé la question en termes assez clairs: *La question qui se pose aux Belges est: "voulez-vous une armée ou non?" Nous ne sommes pas la Suisse. Nous n'avons pas d'Alpes pour nous protéger.*

Nous pensons que tout comme les Suisses qui ont répondu massivement OUI à la question: Faut-il maintenir le service militaire? Nous pensons que la réponse des Belges, à la question posée par l'amiral devrait être un OUI quasi unanime, car comme la Marche Blanche a démontré que le Belge était pour moins d'injustice, plus d'honnêteté et une justice incorruptible pour tous, le débat national proposé, s'il n'est pas "récupéré" par quelque malhonnête, ne pourra que démontrer que le citoyen ne pourra tolérer que le soldat belge, le marin belge, l'aviateur belge puisse être un jour exposé à risquer sa vie pour le bien commun sans moyens appropriés de combat. Il doit être fini le temps (mobilisation de 1939-40) où l'on entendait dire avec amertume que face aux chars et aux Stukas ennemis, "l'Anglais a ses machines, le Belge n'a que sa poitrine!"

Cela semble évident. Ou devrions-nous comprendre qu'à l'instar de la Suisse, le Ministre, atterré de l'état dans lequel on lui a refilé la charge de la Défense, en appelle à l'opinion publique, non sous la forme de la Votation, qui est le mot suisse pour le référendum populaire, mais par un débat, dit national, dont la composition devrait être les *"représentants de toutes les composantes de la société belge concernée": de représentants d'organisations pacifistes, d'organisations atlantistes, d'associations et de clubs de réservistes, d'organisa-*

tions patronales, syndicales, de jeunesse ou d'étudiants, sans oublier des experts belges ou étrangers", (nos Seigneurs et princes-Gouvernants n'étant pas mentionnés!), bref un panel comme on en voit à la télévision du genre "Combien ça coûte? ou Travaux inutiles!?"

On reste confondu de cet aveu implicite d'impuissance à gouverner, car c'est bien le Parlement qui représente toutes les composantes de la société belge concernée! Ou est-ce devenu un corps étranger à la population, à qui il faut faire entendre raison par le biais de la télévision ou de marches plus ou moins silencieuses?

Qu'on se rappelle les débats passionnés du Parlement de 1831-1832, lorsqu'il fut question de la création de la Marine Royale et de l'organisation et de la mise sur pied d'une armée belge pour garantir notre indépendance ou encore ceux qui présidèrent à l'instauration du service militaire ou de la suppression du service censitaire....

L'intérêt supérieur de la Nation était défendu par les Parlementaires et les Sénateurs, que je sache - eux qui sont investis constitutionnellement du pouvoir de décision. Il est vrai qu'à l'époque, on ne parlait pas de Communautarisation et de Fédéralisme!

La Marine est un arbre

La Marine est un arbre dont les racines plongent au plus profond de la société, un arbre dont les branches ne peuvent être brutalement et exagérément élaguées sous peine de le voir dépérir et mourir; il faut le laisser grandir et se fortifier, lentement comme poussent les arbres, avant de pouvoir en recueillir les fruits. Ainsi faut-il comprendre la Marine.

Les générations de marins qui se succèdent en un pays, produisent d'autres marins qui par leur intelligence et leur expérience fortifient la Marine et la rendent apte à répondre "Parés!" à toute éventualité d'ordre maritime, civil ou militaire, en tout temps et tout lieu.

La Marine génère une classe sociale préparée, dans ses foyers et ses mentalités, à faire face à la dure réalité de la vie sur mer, à la séparation, à l'inconfort ainsi qu'à côtoyer le danger sans se laisser décontenancer par l'inconnu, l'imprévu, l'inattendu qui sont le lot quotidien du vécu du marin.

Et, croyez-moi, ce n'est pas à l'heure du danger que l'on peut espérer créer de toutes pièces, à l'aide de quelques jeunes gens, si dévoués et si enthousiastes qu'ils puissent être, une Marine si petite soit-elle, comme on peut créer une troupe scout ou une unité de Commandos. Les deux précédentes guerres l'ont bien montré, car ce ne fut que grâce à l'intégration dans une grande Marine étrangère que les marins belges ont pu recréer cet outil de défense sur mer qu'est la Marine de notre pays: au sein de la Marine française en 14-18 et de la Royal Navy en 39-45.

La Force Navale a atteint ses cinquante années d'existence, elle a passé le seuil de l'adolescence, elle est une institution adulte ayant passé le stade des maladies d'enfance. Elle est solide et forte de l'expérience de ses aînés, acquise au sein de la grande Royal Navy et vécue au cours de quatre années terribles de guerre sur mer, forte de ses bons navires, de ses armes si particulières de la guerre des mines et de l'escorte de protection des navires marchands, forte aussi des têtes et des cerveaux nés et développés en son sein et au contact des collègues marins des marines alliées, forte de ses chefs: commandants, commodores, amiraux, à l'expérience éprouvée par une vie toute entière consacrée à leur arme, forte de ses sous-officiers d'élite et de son cadre de spécialistes... Non, mille fois non, cette merveille de précision mécanique qu'est devenue notre Force Navale ne peut être négligée et amoindrie, sans espoir de relance, ni rabotée et élaguée inconsidérément sans mettre en danger son opérabilité et sa survie.

Non, vraiment la Force Navale eût mérité mieux qu'un changement de nom, si honorable soit-il!

Répartition

La Force Navale n'émargeait que de 7% au budget total de la Défense Nationale et ce n'est pas cette somme dérisoire qui l'a empêchée de se développer et de devenir ce qu'elle est aujourd'hui: une Marine aux moyens limités mais crédible et fiable.

Eu égard à sa spécificité, aux missions qu'on lui assigne, la solution de tous ses problèmes ne passerait-elle pas par la révision de sa part du budget de la Défense Nationale?

On se le demande.

Oui, on se le demande ... et le moment ne serait-il pas venu? Notre sentiment est qu'il faut repenser la Défense dans sa globalité en faisant table rase des habitudes, du traditionnel et du "cela s'est toujours fait comme cela", afin de réparer le déséquilibre des effectifs Armée, Aviation, Marine.

Maintenant que l'armée de terre n'a plus de soldats dans ces casernes pour ramasser les mégots et balayer la cour, "Too many chiefs and not enough indians", alors que la Marine a toujours besoin de tripler ses effectifs navigants pour assurer la marche constante de ses navires, tout le jour et toute la nuit, car il lui faut, vous le savez bien, un roulement de trois personnes par poste de veille: gouverne, détection, radar et sonar, écoute radio, machineries, sécurité intérieure et centrale d'Info-Combat qui intègre la détection et le tir des canons et missiles, et cela, afin d'assurer le repos nécessaire à l'acuité mentale et intellectuelle de l'individu? (Quatre à six heures de sommeil par nuit, ce n'est pas de trop!) Alors qu'il lui faut encore assurer les relèves de ce personnel et sa mise à terre périodique, pour préserver sa santé et sauvegarder sa vie de famille.

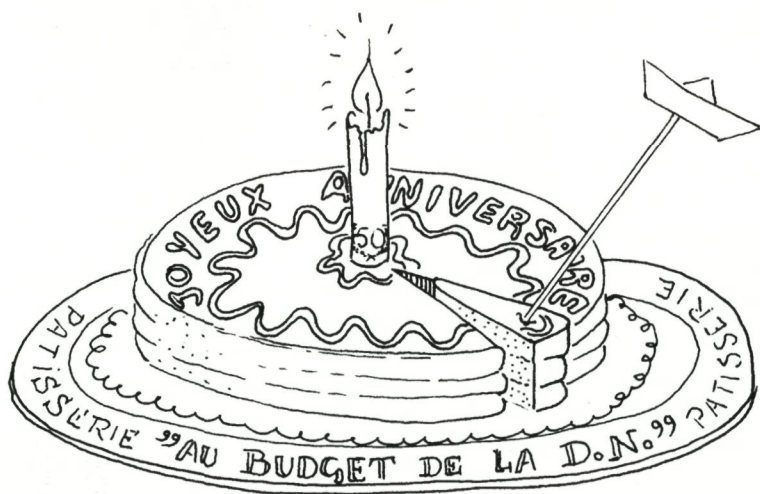
Si notre premier Commodore a pu déclarer, au lendemain de la seconde guerre mondiale, pouvoir se satisfaire de quelque % du budget total de la défense, c'est qu'à ses débuts, la Force Navale ne disposait que d'un nom-

bre réduit de marins formés au métier; mais bien vite, on a dû constater que de plus en plus de navires devaient passer en réserve et être mis en cocon, afin d'être servis en cas de besoin par les réservistes qui d'année en année, venaient grossir le Pool, car les 5% devenus 7% freinaient le recrutement de marins d'active. Or la Réserve était constituée de miliciens astreints au service militaire, source actuellement tarie par son exemption généralisée.

Si l'on veut une armée de métier, (et la Marine en est une par excellence, puisque tous les postes importants sont occupés par des gens de métier) il faut donc revoir à la hausse les effectifs de la Marine, ou bien nous allons fatiguer et dégoûter ceux qui y sont, à qui on réclame des efforts qui, en temps de paix, ne sont pas raisonnables.

Et, comprenez-moi bien, ce n'est pas au Gouvernement qu'incombe cette tâche. Le budget est alloué globalement à un département ministériel sans que la destination des fonds ne soit spécifiée explicitement: autant pour l'agriculture, autant pour la pêche par exemple, qui dépendent toutes deux du même ministère. Il en va de même pour la Défense, à qui il revient d'évaluer les moyens à attribuer à ses Forces armées, en fonction des différents paramètres, dont les missions n'en sont qu'un.

Et s'il faut admettre qu'une menace de guerre totale ne pèse plus dans la balance, comme elle a pesé au cours de la guerre froide, et que la Marine n'a plus besoin de garder en première ou en deuxième réserve quelque 50 dragueurs de mines, comme à cette époque, il n'en reste pas moins vrai que la rotation des navires en service doit être assurée entre les réparations (entretien, carénage, cale sèche), l'entraînement des équipages et la mise en opération. Pour cela, il faut pouvoir disposer d'un nombre idéal de navires dans chaque catégorie et de personnel pour les servir et les entretenir. Car, faut-il encore le dire, si un chasseur de mines peut travailler seul sur une zone donnée, les dragueurs doivent nécessairement dra-



ne vous gênez pas! prenez votre part...
c'est votre anniversaire...

guer en groupe, et une frégate à elle seule ne peut protéger un convoi.

Nous apprenons à l'instant que la mise en chantier de quatre nouveaux dragueurs de mines a été autorisée par le Gouvernement. Enfin! Car cela fait déjà quelques années que la Force Navale n'en possédait plus un seul. Un comble pour une Marine dite spécialisée en dragage de mines! Réjouissons-nous quand même, car ceci sera le cadeau d'anniversaire tant attendu! Allons, encore un petit effort du côté des 7% et la mise au point

d'un système garantissant le renouvellement de la Réserve, et la Marine sera dans le bon!

Courage

Au terme de ce demi-siècle de son existence, au seuil de ce nouveau bord qu'elle va attaquer, saluons la Marine et admirons le courage stoïque avec lequel elle fait face à sa nouvelle condition; apprécions à sa juste valeur sa flexibilité et son aptitude à

s'adapter aux circonstances. Sa volonté farouche de tirer le meilleur parti de ses moyens, sa capacité à réévaluer avec lucidité ses priorités nous donnent pleine confiance en elle.

La Marine saura préserver ce qu'elle a d'essentiel: sa science de la défense sur mer, ses technologies de pointe et sa mentalité de marin pétrie de sens de l'honneur et de devoir.

Comme dans la tradition de la Marine d'autrefois, nous la voyons prête à "saluer le grain", carguant ses voiles hautes, prenant des ris dans les basses voiles. Pare à virer ... et à Dieu vat!

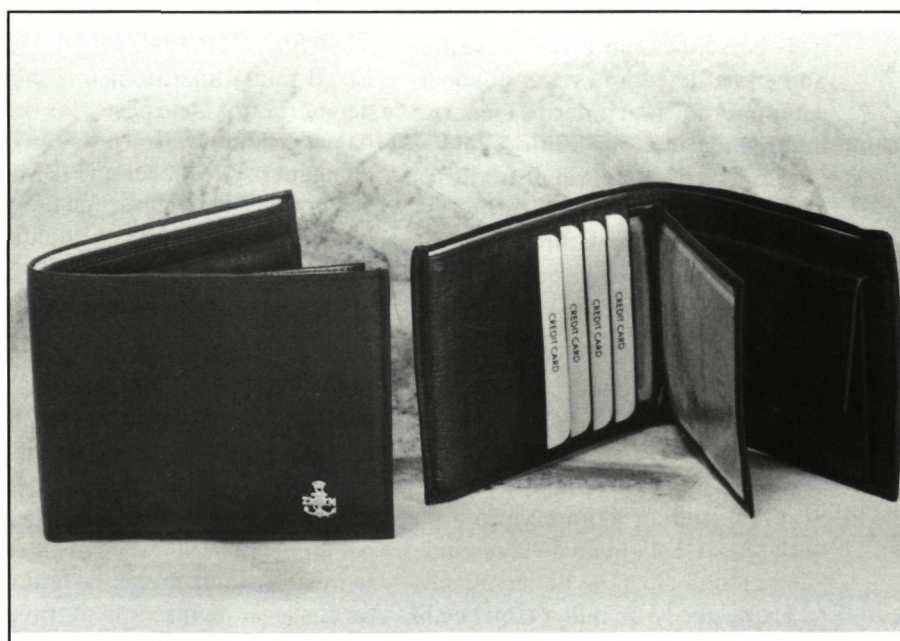
J.-C. Liénart

Capitaine de Vaisseau hre.

ancien commandant de dragueurs de mines,

ancien Directeur de l'école de la Guerre des Mines

Président de l'Association des retraités de la Force Navale.



*Portefeuille in
zeer fijn kalfsleder*

Prijs: 750,- BEF

+50,- BEF portkosten

BEKNOPT CHRONOLOGIE VAN 50 JAAR ZEEMACHT

1946

- 1 februari. De Navale Sectie wordt ZEEMACHT op basis van 160 "overlevenden" van de Royal Navy Section Belge.
- De Zeemacht krijgt de mailboot "Princesse Marie-José" ter beschikking als kazerneschip.
- De Zeemacht krijgt de beschikking over ARTEVELDE, ZINNIA, BARCOCK, 6 MOTOR MINE-SWEEPERS, de 1020, een MFV en de ZM1 en ZM2.
- 1 maart. De Prins-Regent tekent het besluit van de stichting van Zeemacht op 1 februari 1946.
- 1 maart. MMS 188 begint met de "working up" van de bemanningen van de andere MMS'en.
- 1 maart. Een zeemachtsploeg van 4 man begint in Zeebrugge met de ontmijning van de haven bij middel van springladingen.
- 1 april een eerste groep "nieuwe" vrijwilligers engageert.
- 15 april. Een zeemachtsploeg



Ontmijning van duinen en stranden

scheept in aan boord van de 'BARCAROLE' en vormt na een week training de bemanning van de "BARCOCK" die in de vaart komt.

- april. Een ploeg van 4 man vertrekt naar Nederland voor een duikers-ontmijnerskursus. Na drie maanden beginnen zij aan de ontmijning van stranden en duinen.

- 1 juni. De Prins-Regent overhandigt een STANDAARD aan de Zeemacht.
- augustus. Ministerie van Landsverdediging stelt de kazerne "Generaal Mahieu" ter beschikking van de Zeemacht. De eerste lichting miliciens voor de Zeemacht komt binnen.

1947



1946: Navale Sectie wordt Zeemacht

- Op 13-23/1/1947 brengt een bemanning van de Zeemacht de 0.198 Suzanne over van Duitsland naar België.
- 25/2. Brengt een bemanning van de Zeemacht de KRUSSAU van Cuxhaven naar Antwerpen.
- maart 1947. De KATIE-MINE PARTY wordt gevormd en naar Nederland gezonden voor een praktische opleiding en wordt vanaf juli ingezet op de eigen kust.
- Op 10/4 brengt een bemanning de "Lt Victor Billiet" naar Oostende

en het schip begint zijn taak als meteorologisch vaartuig.

- Twee ploegen van de Katie-Mine-Party brengen twee MTL 's 546 en 551 van Antwerpen naar Oostende.
- Oprichting van een Muziekkorps van de Zeemacht.

1948

- Eerste deelname van de Zeemacht aan de gecombineerde inter-geallieerde mijnenveegeoefening "Verity" te Portsmouth
- De WRECK DISPOSAL PARTY wordt opgericht en krijgt de THURINGEN, een kustvaarder, als BOOTSMAN JONSEN ter beschikking.

1949

- 25 februari. Zeemacht gaat over naar Landsverdediging.
- Oprichting van de NOORD-ATLANTISCHE VERDRAGSORGANISATIE (NAVO) België treed toe op 4 april, een gebeuren van uitzonderlijk belang voor de

Zeemacht.

- 30/6. De Bootsmann JONSEN I wordt gedeklasseerd.
- Bootsmann JONSEN II (SLB 19) komt in dienst.
- 26/9. Het Zeewezen is weer in staat de betonnen voor onze kust zelf uit te voeren. De Zeemacht draagt de BARCOCK terug over aan Groot-Brittannië.

- De Zeemacht gaat over tot de aankoop van 6 Algerijnen in Groot-Brittannië. Het eerste schip de Adriën de Gerlache komt op 29/10 te Oostende toe.

1950

- Breydel = Zinnia gaat uit de vaart.
- 12/2. Algerijn Georges



1950: Breydel



1949: Zeemacht gaat over naar Landsverdediging
Minister van Landsverdediging Kolonel de Fraiteur op bezoek te Oostende
v.l.n.r. Commodore G. Timmerman, Minister de Fraiteur en Burgemeester A. van Glabeek

LECOINTE komt toe in Oostende. Nieuwe vlag Zeemacht wordt voor de eerste maal gehesen.

- 9/12. De Kamina wordt AP 907 en vertrekt met eerste detachement troepen naar Korea.

1951

- Een reserve basis wordt te Zeebrugge gesticht.
- 4/6. Algerijn J.E. VAN HAVERBEKE komt toe in Oostende.
- Iets later gevolgd door de Algerijn A.F. DUFOUR.

1952

- Zeemacht koopt de sleepboot OLT VALCKE aan.
- Installatie van het Opleidingscentrum van de Zeemacht in Brugge.
- Eerste fase van de bouw van de Logistieke Groepering.

1953

- Catastrofale overstromingen over Nederland en Vlaanderen, de Zeemacht helpt mee de bressen in de dijken te overmeesteren.
- Z.K.H. Prins Albert legt te Oostende zijn eed af als officier bij de Zeemacht.
- De Algerine DEMOOR komt toe in Oostende.
- Iets later gevolgd door de DE BROUWER.
- De Zeemacht koopt twee havenslepers WESP en HOMMEL.
- Belgische bemanningen halen in de USA, binnen de 6 maanden, 7 MSC's af: M910 DIEST- M911 EEKLO- M912 LIER- M913 MAASEIK- M914 ROESLARE- M915 ARLON- en M916 BASTOGNE.
- en om de veertien dagen worden de eerste zes riviersnelboten geleverd: MEUSE- SCHELDE- SAMBRE- LEIE- IJZER- en SEMOIS.
- het jaar wordt besloten met de ontvangst van motorsloep ZM3.

1954

- Een tweede reeks MSC's wordt door Belgische bemanningen in de USA afgehaald: CHARLEROI- SINT NIKLAAS- SINT TRUIDEN- DIKSMUIDE- HERVE- MALMEDY- BLANKENBERGE- LAROCHE.
- Het riviersnelbotenprogramma wordt afgewerkt door de levering van: LIBERATION- OURTHE- RUPEL- DENDER

- De ARTEVELDE wordt ontmanteld en afgebroken.
- De Duikers-Ontmijners krijgen een nieuwe motorsloep de ZM4.
- De Nautische school krijgt 4 nieuwe B2-sloepen, gekocht in Nederland.

af alsook de twee laatste MSC's de VERVIERS en de VEURNE.

- De MFV 193 die we in bruikleen hadden van de Royal Navy wordt eigendom van de Zeemacht, wordt het laatste jaar van zijn bestaan gebruikt door de Duikers-Ontmijners.
- De ex-BYMS 4 (British Yard Mi-



1954: 4 nieuwe B2-sloepen voor de Zeemacht

1955

- De 6 MMS'en worden teruggegeven aan de Royal Navy. Ze worden terplaatse (DNC-kaai) verkocht en verlaten op 25/8 Oostende.
- De Belgische werven bouwen, met Amerikaanse licentie, 8 MSC's die in de loop van het jaar geleverd worden: DE PANNE- MECHELEN- SPA- STAVELOT- ROCHEFORT, -KNOCKE- NIEUWPOORT en KOKSYDE.

- 15/12. De eerste MSO M907 ARTEVELDE II wordt in Seattle aan een Belgische bemanning overgemaakt.

1956

- Drie Belgische bemanningen verblijven in de USA.
- De Amerikanen leveren ons de BREYDEL II en de TRUFFAUT

nesweeper) EUREKA wordt door de Zeemacht verworven. Het schip wordt omgedoopt tot EUPEN en zal als oceanografisch onderzoeksschip gebruikt worden.

- 6 juni eerste steenlegging van de Mijnenbestrijdingsschool.

1957

- De Ltz V. BILLET verhuist naar Brugge haven waar hij dienst gaat doen als wachtsschip voor de Nautische school.
- De AF. DUFOUR, die in Banana ligt wordt ontmanteld en zal verder dienst doen als wachtschip onder de naam NZADI.
- Op 25 januari wordt in Charleston M909 F. BOVESSE overgedragen aan de Zeemacht en naar België overgevoerd.
- Te Antwerpen loopt de eerste ondiepwatermijnenvager van stapel M478 HERSTAL.



1957: Sleepboot OLT Valcke in Matadi

1958

- Op 1 januari wordt de Ltz V. BILLET overgedragen aan de Domeinen verkocht en afgebroken.
- Niet minder dan 13 ondiepwatermijnenvegers zullen in dit jaar van stapel lopen op de werven van Krui beke en Mercantile en aan de Zeemacht geleverd worden: TEMSE (HASSELT- HUY- SERAING- KORTRIJK- TOURNAI- LOKEREN- VISE- TURNHOUT- OUGREE- TONGEREN- DINANT en MERKSEM.
- In de novembermaand starten de lessen in de Mijnenbestrijdingsschool.

1959

- In april wordt de aflevering van de twee laatste MSI's ANDENNE en OUDENAARDE te Antwerpen afgesloten met een ceremonie.
- op 31 juli en 7 augustus worden ons door de Canadezen twee Algerines overgedragen die hun naam-

genoten moeten vervangen F901 G. LE-COINTE II en F903 A.F. DUFOUR.

1960

- Het jaar van de Congolese onafhankelijkheid.
- De bijna volledige Zeemachtsvloot bevindt zich in Kongo dat vanaf nu ZAIRE zal heten. Operatie CA- MOENS.
- In Surgeon Bay (USA) wordt de laatste MSO M902 VAN HAVERBEKE II aan de Zeemacht overgedragen.
- Inhuldiging van de Mijnenbestrijdingsschool.

1961

- De KAMINA beëindigde zijn carrière als troepentransportschip en wordt omgebouwd tot schoolschip en logistiek steunschip.
- Twee MSC zullen omgebouwd worden tot MHC (Mine Hunter Coastal- Kust Mijnenjager).
- Bij Boelwerf te Temse wordt de ketch ZENOBE GRAMME afgewerkt die ingezet wordt als varend laboratorium voor het akoestisch onderzoek.
- De KREKEL, havensleepboot met brandbestrijdingsuitrusting wordt in de vaart genomen.
- De Zeemacht staat 3 riviersnelboten af aan het Kadettenkorps van de Ligue Maritime Belge.

1963

- De MECHELEN wordt omgebouwd tot onderzoekingsvaartuig

om de EUPEN te vervangen die zijn beste jaren heeft gehad.

1964

- Er komt tot een akkoord tussen Nederland en België ivm samenwerking in de Mijnenbestrijding.

1965

- Twee Algerines M904 DE BROUWER en M903 A.F. DUFOUR II worden uit de vaart genomen en ontmanteld.
- Het samenwerkingsakkoord tussen Nederland en België ivm Opleiding Mijnenbestrijding wordt op 17 mei getekend.

1966

- Het jaar zet in met een wisseloperatie tussen Noorwegen en België. Wij leveren aan de Noren 3 MSC's M914 ROESELARE- M915 AR-LON en M916 BASTOGNE en krijgen van hen 2 MSO's die we herdopen tot M 903 DUFOUR III en M904 DE BROUWER.
- De A960 GODETIA loopt van stapel en werd op 3 juni overgedragen aan de Zeemacht.

1967

- De Algerine DEMOOR vertrekt voor een expeditie op het GREAT BARRIER RIF.
- De KAMINA gaat uit de vaart.
- 6 mei 1967. Doop en stapelloop van de ZINNIA.

1968

- Het bouwontwerp voor de basis van ZEEBRUGGE wordt goedgekeurd.
- Invoering van een nieuw matrozen uniform.



1968: Invoering van nieuw matrozenpak

1969

- De Zeemacht beschikt over 4102 manschappen, waaronder 1175 dienstplichtigen.
- VEURNE en VERVIERS worden omgebouwd tot mijnenjager.
- In Antwerpen wordt een Mijnenveegeskadrille MSC's ingezet voor de praktische training van het reservepersoneel.
- 15 MSC worden terug overgemaakt aan de U.S.A. Zij vertrekken vanuit Nieuwpoort naar Griekenland en het verre oosten.
- In de loop van het jaar neemt de Zeemacht deel aan 3 Navo-oefeningen en een vlootparade.
- ZINNIA, BREIDEL, TRUFFAUT en VAN HAVERBEKE maken een kruisvaart naar de Antillen.

- Er wordt een studiebureau opgericht voor de bouw van fregatten.
- Er wordt een aanvang gemaakt met de bouwwerken voor de nieuwe basis van ZEEBRUGGE.
- 10 juni. 7 duikers-ontmijners sterven bij de ontploffing van een bom in Oostduinkerke.

1970

- 28 april. Bij K.B. wordt een ZEE-TOELAGE toegekend voor elke Zeedag a/b van een gecommisioneerde eenheid.
- Het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie heeft beslist 4 begeleidingsschepen van 1500 ton bij Belgische Scheepsbouwerven te bestellen.

1971

- De Zeemacht bestaat 25 jaar. Z.M. De Koning schouwde de vloot. Er waren 4.325 militairen in dienst, waaronder 1545 miliciens. 23 schepen waren in actieve dienst (zeedienst), 11 schepen werden in de haven gehouden voor herstelling.
- De reservedepots NIEUWPOORT en KALLO worden Marinebasis-sen.
- Het fort van Merksem wordt door de Zeemacht verlaten.
- De Minister keurt het studiecontract voor de bouw van de fregatten goed.
- Vervanging van twee SIKORSKY's van de Zeemacht door ALOUETTES.

1972

- De "Kazerne Generaal Mahieu" veranderd in "Marinekazerne BOOTSMAN JONSEN".
- Z.M. De Koning brengt een werkbezoek aan de schepen die deelnemen aan de oefening NORMINEX. (29 mei La Pallice).
- Oprichting van de Directie voor Studies en onderzoek. De Directie krijgt 5 schepen ter beschikking: ZENOBE GRAMME- MECHELEN- HASSELT- HERSTAL- en KORTRIJK.

1973

- Eerste contract voor de bouw van twee fregatten worden getekend.
- De ARTEVELDE wordt omgebouwd tot basisschip voor duikers.
- Drie MSI's worden omgebouwd voor de antipollutiestrijd.
- Oprichting van STANAVFORCHAN. De Belgische participatie bestaat uit de MSC VERVIERS.
- Het HYPERBAAR CENTRUM wordt te Oostende in gebruik genomen.

1974

- Tweede contract voor de bouw van 2 fregatten wordt getekend. De bouw wordt aangevat met de kiellegging van de eerste fregat op 5 maart.

1975

- De eerste DAMARS treden aan.
- Op 31 juli keurt het Kernkabinet de deelname van België goed aan het project voor de bouw van mijnenjagers de zg Tripartites.
- 8 december. Stapelloop van de eerste fregat F911 WESTDIEP.
- Bezoek Prins Bernhart

1976

- 30 maart. Stapelloop van de twee de fregat F910 WIELINGEN.
- 27 april. Vertrek van de ZENOBE GRAMME voor de transatlantische TALL SHIPS RACE CUTTY SARK.
- Marinebasis NIEUWPOORT wordt weer Reservebasis Nieuwpoort
- 27/9/1976. Inhuldiging van de Basis van ZEEBRUGGE.

1977

- 28 januari. Doop en stapelloop van de F913 WESTHINDER.
- 2 mei. M931 KNOKE gaat uit de vaart.
- 21 juli. Doop en stapelloop van F912 WANDELAAR.
- 28 juli. Deelname van de Zeemacht aan SILVER JUBILEE FLEET REVIEW te Portsmouth.
- 17 november. Bestelling van 10 mijnenjagers.

1978

- In gebruikname van de WEST-



1976: Ontvangst op het stadhuis van Oostende van de bemanning van de Zenobe Gramme

DIEP en WIELINGEN door de Zeemacht.

- 17 maart. Inhuldiging nieuw Preservatiecentrum Logistiek.
- 6 april. Bezoek van De koning aan Basis Zeebrugge.
- Integratie van een fregat in STAN-AVFORLANT.

1979

- De GODETIA gaat voor het plaatsen van een vast hangar voor de helikopter naar Antwerpen.

1980

- Vlootshow ter gelegenheid van 150 jaar België/.

1981

- In gebruik name van de nieuwe "ouwe" sleepboot DE ZEE-MEEUW.
- 1 oktober. In gebruik name van het nieuwe NBCD EXERCISE ROOM bij Comienav.



"Cutty Sark" trofee

1982

- December. Akkoord voor de bouw van een nieuw oceanografisch schip.

1983

- Begin van de bouw van de mijnenjagers in België.
- Begin van de 2de schijf van de werken aan de basis Zeebrugge.

1984

- 11 oktober. Doop en stapelloop van de BELGICA.

1985

- Ingebruikname van de tweede dok in Zeebrugge.

- December. Oplevering van de eerste mijnenjager M915 ASTER.

1986

- De Zeemacht is 40-jaar jong.

1987

- 6 maart. Deelname aan de reddingsoperatie van de "Herald of free Enterprise".
- Deelname met 2 schepen aan operatie "OCTOPUS" en "CALENDAR II", de ontmijning van de Perzische Golf. De twee operaties lopen tot december 1988.



1985: M915 Aster

1988

- 25 februari. Doop van de mijnenjagers FUCHSIA en LOBELIA te Rupelmonde.

1989

- Het besparingsplan treft de Zeemacht. De sluiting van de basis van Kallo is voorzien en de modernisering van de fregatten wordt beperkt.

1990

- 2 augustus valt Irak Koeweit binnen en begint de Koeweitse oorlog. 17 augustus vertrekken ZINNIA, IRIS en MYOSOTIS als onderdeel van een internationale interventiemacht naar Perzische Golf.
- 4 oktober. Vertrek van de F912 WANDELAAR naar Djibouti voor

medewerking aan de embargocontrole. De opdracht duurt 4 maanden.

- november. M934 VERVIERS verwezen naar de sloper.

1991

- 19 januari. F910 WIELINGEN lost de WANDELAAR te Port Said af en de DIANTHUS voegt zich bij het mijnvegerssmaldeel.
- De opdracht in de Perzische Golf eindigde 9 juli waarna de schepen terugkeerden naar België. Het laatste schip DIANTHUS arriveerde 19 augustus te Zeebrugge.

1992

- Maart. Deelname van Zenobe Gramme aan COLUMBUS Regatta.
- 3 april. Inhoudiging nieuwe gebouwen Mijnenbestrijdingsschool.

- 21 september. Vertrek F913 WESTHINDER voor opdracht in de Adriatische zee voor operatie "SHARP VIGILANCE".

- 21 december. Vertrek van ZINNIA naar SOMALIA voor deelname aan operatie "EQUATOR KISS". De opdracht duurde 14 maanden en er werd 6-maal van bemanning gewisseld.

1993

- 6 januari. F911 WESTDIEP vertrekt voor aflossing WESTHINDER in Adriatische zee.
- 20 december. Opening nieuwe NBCD-school te Ryckvelde.

1994

- 3 februari. Inhuldiging nieuwe Mijnenbestrijdingssimulator te Oostende.
- 10 februari. Terugkeer Zinnia na 14 maanden Somalie.

1995

- 12 mei. Opening van het Medisch Centrum van de Zeemacht in de Bootsman Jonsen Kazerne.
- 28 juni. Inhuldiging nieuwe opslagplaatsen bij de Logistiek.
- 29 september. De DAMARS zijn 20 jaar.

Deze chronologie is zoals de titel aanduidt "beknopt". Ze heeft dus generlei pretentie van volledigheid. Opmerkingen worden dan ook in dank aanvaardt.

Oppermeester(b.d.) J.B. DREESEN



Paribas Oostende

Leopold III laan, 13
8400 OOSTENDE

Tel: 059/50.08.33 Fax: 059/80.87.27

Kantoordirecteur: Dirk Haerinck

Private Banking: Etienne De Corte

Uit sympathie

VERYSER



Open van 8.30u - 12.30u en 13.30u - 18u
Gesloten op zondag en maandagvoormiddag

**Torhoutsesteenweg 307/309
8400 OOSTENDE**

Tel: 059/80.22.77 Fax: 059/80.31.08



**Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad...
Met dit kenteken van de Zeemacht mag
U in ieder geval gezien worden.**

Prijs: 250,-BEF + 35,-BEF portkosten.

**La fierté n'est pas un vice...
En tout cas, vous pouvez vous montrer
avec ce badge de la Force Navale.**

Prix: 250,-BEF + 35,-BEF frais d'envoi.

50 jaar Marine

La Marine 50 ans

In exclusiviteit te Brussel

50 jaar Marine - 100 jaar Haven van Brussel

50 jaar Belgische Marine, maar tevens 100 jarig bestaan van de Haven van Brussel, deze dubbele verjaaring kon niet onopgemerkt voorbijgaan.

Om de viering kracht bij te zetten werd in City 2 te Brussel een grootse tentoonstelling opgebouwd, een realisatie in samenwerking met de Marine, de Haven van Brussel, de v.z.w. Georges Lecointe en City 2.

Op 11 juni werd de tentoonstelling officieel geopend. Deze vernissage met eveneens een conferentie waarbij verschillende personaliteiten van zowel de politieke als marinewereld het woord namen was meteen de opening voor deze belangrijke manifestatie.

Deze tentoonstelling was meteen de start van een hele reeks evenementen in de hoofdstad allen passende in de viering 50 jaar Belgische Marine.

En exclusivité à Bruxelles

La Marine 50 ans, le Port de Bruxelles 100 ans

50 ans d'existence de la Marine Belge mais également les 100 ans du Port de Bruxelles, ce double anniversaire ne pouvait passer inaperçu.

Pour donner plus de poids à cette célébration, une exposition grandiose fut organisée au "City 2" à Bruxelles, une réalisation en collaboration avec la Marine, le Port de Bruxelles, l'ASBL Georges Lecointe et City 2.

L'inauguration eut lieu le 11 juin. Le vernissage tout comme la réunion où prirent la parole de nombreuses personnalités, tant du monde politique que de la Marine, marqua l'ouverture de cette importante manifestation.

Cette exposition fut le début de toute une série d'événements dans la capitale, tous dans le cadre de la célébration des 50 ans de la Marine Belge.



Marineschepen in Brussel

In het kader van het 50 jarig bestaan van de Marine en haar oprichting in 1831, 165 jaar geleden, van de Koninklijke Marine enerzijds en het 100 jarig jubileum van de Haven van Brussel anderzijds deden op 13 juni 11. een reeks van Marineschepen hun intrede in de hoofdstad.

Aan de Heembeek-kade meerden volgende schepen aan: het steunship A960 Godétia, de mijnenjager M924 Primula, de hoogzeemijnenveger M908 Truffaut, het Opleidingszeilschip A958 Zenobe Gramme, de twee sleepboten A954 Zeemeeuw en A956 Krekel en de riviernielboot P902 Liberation.

Zijn Majesteit Koning Albert II werd door Divisieadmiraal Verhulst, Stafchef van de Marine, aan boord van de A960 Godétia ontvangen.

In de vooravond werden de Commandanten van de schepen door de Heer François-Xavier de Donnea, Burgemeester van de stad Brussel, plechtig op het stadhuis ontvangen, dit terwijl de muziekkapel van de Marine op de Brusselse Grote Markt een optreden verzorgde.

De dag werd afgesloten met een Akademische Zitting in de Spiegelzaal van het toekomstige Brussels Parlement.

Les navires de la Marine à Bruxelles

Dans le cadre des 50 ans d'existence de la Marine et de la création en 1831, il y a 165 ans, de la Marine Royale d'une part et du centenaire du port de Bruxelles d'autre part, quelques bâtiments de la Marine firent relâche dans la capitale.

S'amarrèrent au quai "Heembeek", le bâtiment de soutien logistique A960 Godétia, le chasseur de mines M924 Primula, le dragueur océanique M908 Truffaut, le voilier-école A958 Zenobe Gramme, les 2 remorqueurs A954 Zeemeeuw et A956 Krekel et la vedette fluviale P902 Libération.

Sa Majesté le Roi Albert II fut reçu à bord du Godétia par l'Amiral de division Verhulst, chef d'état-major de la Marine.

La veille au soir Monsieur François-Xavier de Donnea, bourgmestre de la ville de Bruxelles, reçut les commandants des bâtiments avec fastes tandis que la Chapelle Musicale de la Marine exécutait une prestation sur la Grand-Place.

Cette journée fut clôturée par une séance académique dans la salle des glaces du futur parlement bruxellois.



Galaconcert te Brussel

Vrijdag 14 juni ll. vond te Brussel in het Koninklijk Conservatorium een Galaconcert plaats.

Dit Galaconcert dat aansloot bij de viering 50 jaar Marine - 100 jaar Haven Brussel was een organisatie van de Marine met opbrengst ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht v.z.w..

Op het programma van het concert uitgevoerd door de muziekkapel van de Marine onder leiding van Luitenant-ter-zee Peter Snellinckx stond de Jazz Suite Nr 2 van SHOSTAKOVICH en natuurlijk de Mars van de Belgische Zeemacht van Gasia.

Het tweede gedeelte bestond uit de opvoering van Carmina Burana van Carl Orff.

Omdat de uitvoering van Carmina Burana een grote bezetting vraagt werd de muziekkapel van de Marine voor de gelegenheid versterkt door het koor De Europese Unie en tal van solisten waaronder de tenor Ludwig Van Gijsegem, de sopraan Annick Van De Walle en de bariton Ludovic De San.

Concert de Gala à Bruxelles

Le vendredi 14 juin eut lieu un concert de gala au Conservatoire royal de Bruxelles.

Concert de gala qui se situe dans le cadre de la célébration des 50 ans de la Marine et des 100 ans du port de Bruxelles, était organisé par la Marine, la recette destinée à l'ASBL "Association d'Entraide à la Force Navale".

Au programme de ce concert exécuté par la chapelle musicale de la Marine sous la baguette du lieutenant de vaisseau Peter Snellinckx, la Jazz suite n°2 de Chostakovitch et bien entendu la marche de la Force Navale Belge de Gasia.

La deuxième partie comprenait l'interprétation de Carmina Burana de Carl Orff.

Etant donné que l'exécution de cette oeuvre nécessite de forts engagements, la chapelle musicale de la Marine reçut pour l'occasion le renfort des chœurs de l'Union Européenne et nombre de solistes, entre autres le ténor Ludwig Van Gijsegem, la soprano Annick Van De Walle et le baryton Ludovic De San.



Zeemansuniformen van Royal Navy tot Marine

In het kader van de feestelijkheden ter gelegenheid van de 50e verjaardag van de Marine werd een tentoonstelling gehouden in de "Marineclub", de vroegere Mess Onderofficieren te Oostende.

Met als thema "Zeemansuniformen van Royal Navy tot Marine" was het de eer aan Divisieadmiraal Verhulst om op 19 juli de tentoonstelling plechtig te openen.

Na een korte toespraak van de Stafchef van de Marine was het de trotse organisator Johnny Geldhof welke het gezelschap rondleidde en maar al te graag zijn prachtige collectie over uniformen en marine verzamelobjecten commentarieerde.

Les uniformes des marins de la Royal Navy à la Marine

Dans ce cadre des fêtes du 50e anniversaire de la Marine, une exposition s'est tenue au Marine Club, l'ancien mess des sous-officiers à Ostende.

Le 19 juillet, l'Amiral de Division Verhulst avait l'honneur d'inaugurer cette exposition ayant pour thème les uniformes des marins de la Royal Navy à la Marine.

Après une courte allocution du Chef d'Etat-Major de la Marine, c'était au fier organisateur Johnny Geldhof de conduire l'assistance et de commenter sa magnifique collection d'uniformes et autres objets de collection de marines.



Zijn Marineverzameling is zijn passie

Johnny Geldhof's interesse aan de grote verscheidenheid onder de marine uniformen gaan terug tot zijn eerste dag in de Marine, zowat 14 jaar geleden.

Wat aanvankelijk begon als hobby is inmiddels uitgegroeid tot een passie!

Omdat voor een echte verzamelaar nu eenmaal alles moet juist zijn beschikt Johnny over een enorm pak aan documentatie uit zowat alle landen ter wereld. Zelf droomt hij ervan ooit een boek te kunnen publiceren over uniformen in de Marines.

Intussen groeit de verzameling van uniformen, kepies, kentekens en mutslinten aan. Eenmaal op zijn domein, raakt men onder de indruk tot wat een passie kan leiden.

Hopelijk komt zijn grote droom, ooit een echt Marine-museum op te richten, uit.

Sa collection à propos de la Marine est sa passion

L'intérêt de Johnny Geldhof à la grande diversité des uniformes remonte à ses premiers jours à la Marine, il y a 14 ans déjà.

Ce qui au début était un hobby est devenu une passion.

Parce que pour un collecteur, tout doit être exact, Johnny dispose d'une énorme documentation s'à peu près tous les pays du monde. Il rêve même de pouvoir, un jour, publier un livre à ce sujet.

Entre-temps la collection d'uniformes, képis, insignes et rubans de bérets s'accroît. Une fois dans son domaine, l'on perçoit ce à quoi une passion peut conduire.

Espérant son grand rêve se voir aboutir: un vrai musée de la Marine.

Optreden Navy Big Band te Brugge

Op 26 juli ll. mocht de Navy Big Band optreden op het huidevettersplein te Brugge.

Initiatiefnemer en organisator van dit evenement Ere-Meester Chef Michielsens had voor de gelegenheid voor de nodige ambiance en zelfs een stralende zon gezorgd.

Onder een ruime belangstelling bracht kapelmeester LTZ P. Snellinckx en zijn Navy Big Band het beste uit hun repertoire naar voren.

Dit optreden dat aansloot op de reeks evenementen was passend in de viering van het 50 jarige bestaan van de Belgische Marine.

Prestation du Navy Big Band à Bruges

Le 26 juillet, le Navy Big Band exécutait une représentation sur le "Huidevettersplein" à Bruges.

Le Maître-chef honoraire Michielsens, à qui revenait l'initiative et l'organisation de l'événement, avait veillé à l'ambiance nécessaire et même un soleil radieux.

Le maître de chapelle LTZ P. Snellinckx et son Navy Big Band proposèrent le meilleur de leur répertoire à l'attention générale.

Cette exécution qui clôturait une série d'événements se situait sans la célébration des 50 ans d'existence de la Marine Belge.



"DE BELGISCHE ZEEMACHT" IN HET NATIONAAL SCHEEPVAARTMUSEUM

Naar aanleiding van de vijftigste verjaardag van de heroprichting van de Zeemacht in haar huidige vorm organiseerde het Nationaal Scheepvaartmuseum, i.s.m. de Belgische Zeemacht, een overzichtstentoonstelling van 4 juni tot en met 31 oktober ll.

De huidige Zeemacht is in feite reeds de vierde dergelijke organisatie van onze militaire marine na 1830. De eerste is ontstaan tijdens de Belgische Revolutie op 15 januari 1831 en droeg de naam "Koninklijke Belgische Marine". Aanvankelijk bestond de vloot uit een aantal buitgemaakte Nederlandse kanonneerbotsen, samen met de brigantijnen "Congres" en "Les quatre Journées". Later werden nog een aantal andere schepen zoals de topzeilschoener "Louise-Marie" en de brik "Duc de Brabant" in dienst genomen. Tijdens de eerste decennia na onze onafhankelijkheid werden de manschappen van de Zeemacht regelmatig ingezet bij allerlei mercantiele en koloniale avonturen in Indië, China, West-Afrika en Midden-Amerika. Van overheidswege was de belangstelling echter zeer gering zodat de Koninklijke Marine in 1862 werd opgeheven.

Verdere pogingen om opnieuw een militaire marine uit te rusten mislukten in de negentiende eeuw.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd opnieuw een "Dienst voor de verdediging van de kust en de rivieren" opgericht die al vlug werd opgeheven.

In 1917 werd andermaal marinepersoneel aangeworven en werden er enkele staatsschepen bewapend. Na de wapenstilstand werden er een aantal Duitse torpedobotsen overgenomen evenals mijnenvegers en hulpvaartuigen. Deze vloot kreeg de

naam "Korps der Torpedisten". Tijdens de oorlogsjaren was de marine eveneens actief in voormalig Belgisch Kongo waar de Duitsers op het Tanganikameer opereerden.

Bij een koninklijk besluit wordt in 1927, zonder commentaar, de militaire marine opnieuw afgeschaft.

Op 1 december 1938 werd door het Ministerie van Landsverdediging een marinedepot opgericht en een marinekorps georganiseerd. Op 15 september 1939 werd dit korps gemobiliseerd en werden meerdere schepen

in dienst genomen voor het bestrijden van het mijngevaar en voor de kustbewaking. De reorganisatie vlotte niet en kon bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog slechts een beperkte activiteit ontplooiën. Toch nam het korps deel aan de evacuatie van Duinkerke. Een deel van de schepen week uit naar Franse, Spaanse en Portugese havens terwijl ongeveer 300 zeelieden Groot-Brittannië bereikten. In 1941 werden deze laatsten opgenomen in de "Belgian section" van de Royal Navy. Ze werden vooral ingezet voor konvooi-



taken op de Atlantische Oceaan. Op 6 juni 1944 nam de sectie deel aan de landing in Normandië.

Op 1 februari 1946 werd deze Belgische sectie omgevormd tot de Belgische Zeemacht. Ze werd in 1949 één van de drie machten van het Belgische leger. Sindsdien werd de Zeemacht ingeschakeld in de NAVO. Vooral gedurende de laatste jaren werd de Zeemacht regelmatig ingezet als onderdeel van de vloot van het Atlantisch Bondgenootschap, hoofdzakelijk voor bevoorrading en mijnenbestrijding zoals bij het Golfconflict.

De eigen collectieve scheepsmodellen, voorwerpen en documenten van het scheepvaartmuseum werd aangevuld door bruiklenen van de Belgische Zeemacht en van privé personen.

De plechtige opening vond plaats op 6 juni en werd bijgewoond door tal van prominenten en genodigden nauw verbonden met de organisatie en vanzelfsprekend met de Marine.

Teneinde niets aan het toeval over te laten en een zo duidelijk mogelijk beeld van deze vernissage te scheppen volgt hierbij, de integrale tekst van de toespraken.

Toespraak schepen E. Antonis t.g.v. opening tentoonstelling

Deze tentoonstelling heeft voor het Nationaal scheepvaartmuseum een dubbele betekenis. Zoals u weet werd tijdens de voorbereiding van het cultuurjaar 1993 de optie genomen om een deel van de permanente collectie op te offeren om een zaal voor tijdelijke tentoonstellingen te kunnen inrichten. Hierbij denken we o.m. aan de tentoonstellingen "Scheve Schepen", "Henri en Maurice Seghers" en in 1995 de succesvolle "CMB-100" tentoonstelling. Door de inrichting van deze zaal als ruimte voor tijdelijke tentoonstellingen verdwenen echter een aantal aspecten van onze nationale scheepvaartgeschiedenis tijdelijk van het toneel. Eén van de thema's die daarbij sneuvelen was de kleine afdeling, gewijd

aan de geschiedenis van de verschillende Belgische Zeemachten. Met deze tentoonstelling wordt deze geschiedenis meteen in ere hersteld, en trouwens veel uitgebreider belicht dan voorheen het geval was.

Maar deze tentoonstelling heeft voor het inrichtende museum nog een tweede betekenis. In ons cultuurbeleidsplan werd ruim aandacht besteed aan de geleidelijke verzelfstandiging van de Antwerpse stedelijke musea, zodat deze instellingen in de toekomst beter gewapend zouden zijn om hun diverse taken uit te voeren. Samenhangend hiermee werd ook met de verantwoordelijken nagedacht over een aantal inhoudelijke opties naar de toekomst toe. Zo werd voor het museum Vleeshuis geopteerd voor een omschakeling naar een Museum voor de Geschiedenis van Antwerpen. Vermits Antwerpen echter in de eerste plaats een havenstad was en is, werd meteen ook de herprofilering van het Nationaal Scheepvaartmuseum in deze denkpiste betrokken. Dit museum is immers bij uitstek geschikt om de scheepvaartgeschiedenis in een ruimer nationaal kader te plaatsen.

Om één en ander te realiseren konden echter geen nieuwe financiële middelen worden vrijgemaakt, zodat in de eerste plaats diende gezocht te worden naar mogelijkheden binnen de bestaande museumfinanciering. Door een herschikken van tentoonstellingsbudgetten konden reeds voor dit jaar de nodige financiën worden vrijgemaakt om een eerste studieopdracht te laten uitvoeren, teneinde een concreet inzicht te krijgen in de bestaande problematiek. Deze problematiek is voor dit museum wel heel veelzijdig: zij omvat immers niet alleen de herinrichting van de permanente verzameling, maar tevens een zoeken naar oplossingen voor de krappe behuizing van personeel en reserve's. Het scheepvaartmuseum is zonder twijfel het museum met de snelst groeiende collectie onder de stedelijke musea: quasi wekelijks komen verschillende giften binnen, zowel van particulieren als van havenbedrijven. Ook de vzw "De vrienden

van het Nationaal scheepvaartmuseum" verrijkt regelmatig de museumcollecties met belangrijke giften. De huidige museumreserve kan deze constante stroom niet meer aan, zodat hier naar alternatieven dient gezocht te worden. De toekomst zal uitwijzen of de creatie van een centraal museumdepot in een locatie zoals het voormalige pakhuis St.-Felix haalbaar is.

De herinrichting zelf van het museum is een andere prioriteit. Het museum heeft zich in het verleden een reputatie opgebouwd met zijn sterk educatief gerichte presentatie. De laatste grondige herinrichting dateert echter uit de zeventiger jaren. De tijd heeft ondertussen niet stilstaan: niet alleen is de collectie sterk aangegroeid, maar de gewijzigde inzichten in de museografie nopen ons om de inrichting aan een kritisch onderzoek te onderwerpen. Het feit dat het museum in een historisch gebouw gevestigd is stelt ons hierbij voor heel wat problemen, maar geeft vormt tevens een troefkaart voor de toekomst. De problemen situeren zich vooral op het vlak van de toegankelijkheid, de veiligheidsaspecten en de beperkte ruimte die voorhanden is. Een historisch gebouw heeft nu eenmaal zijn beperkingen: denk maar aan de smalle draaitrappen, de prominent aanwezige architectuur en de opeenvolging van talrijke kleine zalen; Op het eerste gezicht lijken dit steekhoudende bezwaren tegen de locatie in het Steen. Anderzijds biedt de locatie echter tal van troeven naar het publiek toe: de unieke locatie aan de stroom, de uitgesproken charme van het gebouw en de ligging aan het eind van Antwerpens belangrijkste "toeristische as" het Centraal Station over Meir, Groenplaats en Suikerrui. Bovendien is de aanwezigheid van een grote open ruimte onder de oude havenafaken naast het Steen, wat de mogelijkheden naar uitbreiding in de toekomst biedt.

Dit museum beschikt dus over heel wat potentieel: een unieke locatie, een educatieve opstelling, een rijke collectie. Deze elementen moeten ervoor zorgen dat het Nationaal scheepvaartmu-

seum in de toekomst nog beter dan voorheen zijn maatschappelijke taak kan vervullen: het publiek in contact brengen met een belangrijk stuk stedelijke en nationale cultuurgeschiedenis. Deze tentoonstelling sluit dan ook een periode af, en luidt tegelijkertijd een nieuwe fase in: een fase van kritische herdenking die dient uit te monden in een grondige herprofilering. Wij zijn ervan overtuigd dat de museummedewerkers deze kansen met beide handen zullen aangrijpen.

Toespraak R. Jalon, Wet. assistent Nationaal Scheepvaartmuseum Stad Antwerpen.

Admiraal, Mijnheer de Schepen, Dames en Heren hoogwaardigheidsbekleders, collega's, Dames en Heren,

De geschiedenis van de Belgische Zeemacht, van Koninklijke tot Belgische Marine" wordt hier in het museum in de kijker gezet naar aanleiding van de 50ste verjaardag van de Zeemacht in haar huidige vorm.

Inderdaad het tot stand komen van een militaire marine heeft een lange geschiedenis achter zich die we hier in het museum willen brengen.

Het verhaal wordt gebracht aan de hand van een tijdsband, vanaf 1831 toen de Koninklijke Marine ontstond als gevolg van de woelige periode na de Belgische Revolutie, tot de Belgische marine in 1996. Verschillende voorwerpen, foto's en documenten illustreren deze tijdsband.

Enkele belangrijke thema's en/of gebeurtenissen zijn uit de tijdsband gelicht en apart behandeld: de beide Wereldoorlogen, het leven aan boord, speciale opdrachten zoals bv in de Golf en in Somalië, het "monument" Kamina, het wetenschappelijk onderzoek en natuurlijk ook het ontminnen, de "specialiteit" op wereldniveau van onze marine. Een didactische video, ter beschikking gesteld door de Belgische marine, geeft interessante informatie over de huidige ontminningsopdrachten die lang niet meer zo riskant zijn als in de pioniersjaren van onze Zeemacht en die nu gebeuren met ultra-moderne middelen en schepen.

Over de "Kamina" hebben wij een uniek filmdocument kunnen bruiklenen van Roland Desmedt. In deze documentaire wordt de ganse geschiedenis van het schip verhaalt vanaf het bouwen bij Cockerill te Hoboken in 1939 tot dat het schip in 1968 onder de slopershamer kwam. Het was trouwens de "Kamina" die de eerste opdracht vervulde in het kader van de UNO, namelijk in 1950 het troepen-transport van Antwerpen naar Korea.

In het kader van deze tentoonstelling zijn er ook een aantal randmanifestaties gepland: zo werd onder het maritieme park een vijver aangelegd voor varende modellen en wordt de patrouilleboot P905 "Schelde" opengesteld voor het publiek. Ter gelegenheid van deze vernissage kwamen ook drie schepen van de marine aanmeren nabij het Steen: de "Libération", de "Godetia" en de "Primula" die trouwens tot en met zondag door het publiek kunnen bezocht worden.

Verder heeft vzw Artiflora, een vereniging voor artistiek bloemenschikken, het museum prachtig met bloemen versierd. Een week lang zal het publiek van deze bloemenpracht kunnen genieten.

Om te besluiten zou ik een aantal personen en organisaties van harte willen danken, zonder hen was deze tentoonstelling niet mogelijk.

Vooreerst natuurlijk de Belgische Marine en meer in het bijzonder de heren Cannaerts en Vanderbiest.

Het werd me al vlug duidelijk dat de Zeemacht één grote familie is die vol enthousiasme helpt waar het nodig is.

Vanzelfsprekend dank ik alle bruikleen- en raadgevers, ook bij hen - veelal oudgedienden of sympathisanten van de Zeemacht - was een ongekende geestdrift waar te nemen. Ik denk hier ondermeer aan de dochters van wijlen Louis "Chief Van Acker", een oudgediende van de Belgische sectie van de Royal Navy en één der pioniers bij de oprichting van de huidige Zeemacht, de heren Lachapelle en Martens, modelbouwers, de commandanten Liénart,

Busard en Delgoffe, mevrouw Van Avermaet, de families Waterschoot en Van Gool, de heer Vanden Haute, de heer Moortgat, de heer Desmedt, de heer Dreesen, de heer Malicheff, vzw Neptunus, de fotografen Freddy Philips en Leo Van Ginderen, al de gemotiveerde leden van Artiflora, de diverse modelbouwclubs die hun medewerking zullen verlenen aan het demovaren en zovele anderen die ik misschien nog vergeet te vermelden.

Verder natuurlijk ook mijn oprechte dank aan het Stadsbestuur, aan het Departement Werken van de Stad voor de technische bijstand, de dienst Groenvoorziening, aan adj. Conservator Wim Johnson, aan de restaurateurs van de Historische Musea Françoise Thierry, Hanne Moris, Gustaaf Saenen en Leon Ost, aan Babs Boey en Frank Van der Aa, aan vormgeefster Ann Op de Beeck aan het administratief en technisch personeel van het scheepvaartmuseum en last but not least aan de portier van het scheepvaartmuseum, mevrouw Micheline Van Driessche en haar staf museumtoezichters. Zonder hun vrijwillige inzet had deze tentoonstelling nooit op tijd kunnen worden voorgesteld.

Toespraak Stafchef van de Marine Divisieadmiraal M. Verhulst

België is zeer diep met de zee verbonden, het is daarom paradoxaal dat wij in België onze maritieme middelen en rijkdommen verder laten afbouwen, nu de toekomst van het vervoer langs de zee weer als de optimale oplossing wordt aanzien, zoals de Europese Commissie het nogmaals heeft bevestigd. Gelukkig gaan maritieme tradities niet zo maar verloren. Daarbij komt de mens en in het bijzonder de jeugd zich altijd door de zee zal aangetrokken voelen!

Waar beter dan hier in de stad Antwerpen kan het belang van de zee worden begrepen.

Het is onze taak zowel van het Nationaal Scheepvaartmuseum als van

de Marine onze medeburgers te blijven interpellieren door hen duidelijk proberen te maken hoe rijk onze maritieme geschiedenis wel is en ook hoe belangrijk het maritiem voor hun welzijn zal blijven.

Ons maritiem verleden gaat terug tot in de Romeinse tijd. In de Middeleeuwen waren Vlaamse eskaders actief in expedities die het vervoer en de bevoorrading van de kruisvaarders verzekerden; in die tijd was Brugge de grootste haven van Noord-Europa en verzekerde de rol van verbindingsplaats voor de handel tussen de Middellandse Zee en de Baltische Zee. Op het einde van de XIIIe eeuw schreef Gwijde van Dampierre, Graaf van Vlaanderen, voor het eerst over een "Marine de Flandre". Karel de Stoute bevond zich bij zijn aantreden aan het hoofd van een heuse maritieme mogendheid. Tot

medio XVIe eeuw groeide de welvaart in onze gewesten en als Antwerpen tot de eerste handelsmetropool uitgegroeid.

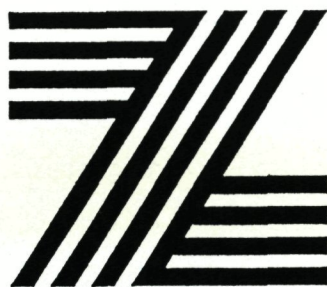
Maar, de godsdienstoorlogen zouden Antwerpen ruïneren. Het verdrag van Munster van 1648 zou de Schelde sluiten en ervoor zorgen dat het Belgisch grondgebied een armen en onverdedigbare bufferstaat zou worden tussen Frankrijk en Nederland. Het verdrag de la Barrière in 1731 betekende de sluiting van Oostende. We mochten dus de Britten en de Nederlanders niet meer beconcurreren.

Inderdaad, wie België klein wil krijgen moet maar de verbindingsweg tussen Antwerpen en de zee afsluiten en deze politiek hebben sommige burens meerdere malen toegepast. Onze havens en in het bijzonder de haven van Antwerpen, onze koopvaardij-, vissersvloot, scheepsbouw en de aanverwante industrieën zijn

rijkdommen die we niet zo maar kunnen laten ontsnappen.

De tentoonstelling die vandaag wordt geopend in het prachtige kader van dit rijk scheepvaartmuseum moet ons helpen nadenken. Een tentoonstelling zoals deze moet ons toelaten de realiteit van het verleden met de realiteit van vandaag te vergelijken. Inderdaad, de kennis van het verleden is een troef voor de toekomst. Er zijn constanten doorheen de geschiedenis die zich steeds opdringen. Eén van de lessen uit het verleden die voor iedereen duidelijk moet zijn, is dat de Marine een constant is voor een land zoals België.

HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE



**Maatschappij van de Brugse
Zeevaartinrichtingen N.V.**

L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge
Tel. 050/44.42.11 - Fax 050/44.42.24

P. Vandammehuls, Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.32.11 - Fax 050/54.32.24

VLOOTPARADE VOOR "GOUDEN" MARINE

Een van de belangrijkste evenementen welke de 165e Verjaardag van de oprichting van de Belgische Zeemacht en de 50e Verjaardag van onze naoorlogse marine kenmerkten was de internationale vlootparade voor de kust van Oostende op 20 juli laatstleden.

Niet minder dan 29 oorlogsschepen uit 13 landen namen aan de vloot-schouw deel, met Marokko en Brazilië als meest exotische delegaties. Spijtig genoeg waren er ook 2 delegaties die in laatste instantie afhaakten, nl. Mexico met zeilopleidingschip CUAUTHEMOC en Rusland met de Krivak I-klasse destroyer PYLKY.

Het organiseren van zo'n vlootparade vraagt natuurlijk maanden van intense voorbereiding. Ambassades en ministeries van defensie moesten gecontacteerd worden en marine-staven dienden tijdig uitgenodigd om eventuele deelname in hun operationele orders te voorzien. Om een vlotte coördinatie tussen alle betrokken autoriteiten en onze marine te verzekeren werd een Fleet Review Staff opgericht met 1LTZ(R) R. Beulen als "project officier" en LTZ W. Batsleer als "assistent project officer".

Zij waren verantwoordelijk voor het opstellen van de operationele order. Dit OPORD omvatte alle gegevens welke betrekking hadden op de organisatie van de parade, gaande van het programma voor de Koning, het ankerplan voor de schepen, het assisteren van de schepen bij eventuele logistieke problemen, over het verzekeren van de nodige faciliteiten voor de pers (samen met SID) tot het opstellen van 2 alternatieve programma's ingeval de weersomstandigheden een vloot-schouw op zee niet zouden toelaten. Maar de weergoden waren onze marine gunstig gezind, dit in tegenstelling met de voorgaande parades van 1980 en 1994.

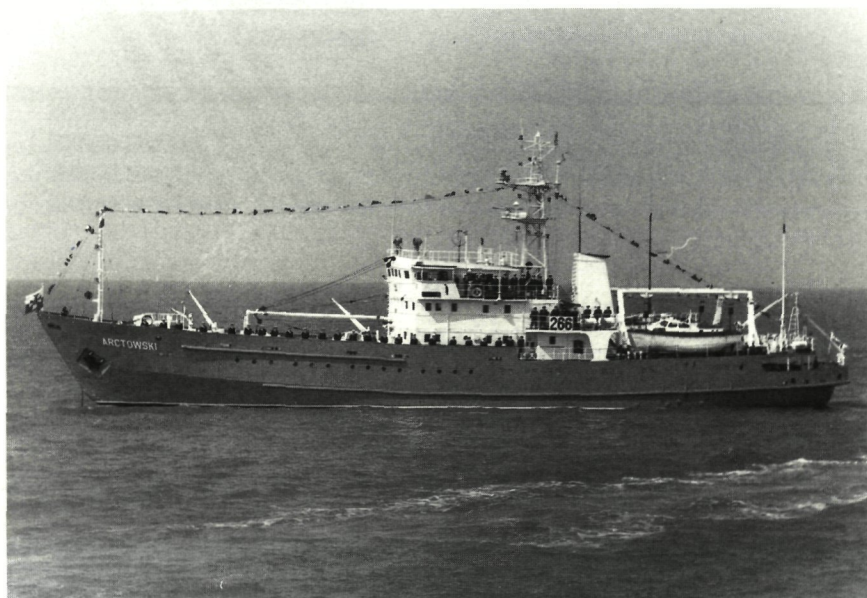
Enkele van de deelnemende schepen liepen reeds op 15 juli de haven van Oostende binnen (het STANAV-FORCHAN-eskader), de dag nadien gevolgd door het afmeren van het Canadese fregat HMCS MONTREAL langs de Scheldekaaien. Het Italiaanse fregat ITS EURO en het

Griekse opleidingsschip HS ARIS kwamen in Zeebrugge aan op 18 juli.

Alle schepen gingen dan in de loop van vrijdag 19 juli voor anker op de Kleine Rede tussen de West-Stroombank en de Binnen-Stroombank, met uitzondering van het Amerikaanse



BNS WIELINGEN - F910



ORP ARCTOWSKI - A266



BNS BELGICA - A962

fregat USS Robert G. BRADLEY en het Braziliaanse opleidingsschip BRAZIL die, wegens hun grotere diepgang, op de Grote Rede voor anker gingen.

's Anderendaags legde de bemanningen nog de laatste hand om hun schip ship-shape te hebben voor het schouwen van de vloot door het "Koninklijke Eskader" bestaande uit de BNS GODETIA, haar escorte BNS WANDELAAR en een loodsboot.

De operationele controle over het hele gebeuren was in handen Commodore Thibaut de Maisières en FKP VI. Coucke. De tactische controle viel onder de bevoegdheid van FKP J.P. Hosdain, commandant van de GODETIA.

Om 14.30h verliet de GODETIA, met de officiële gasten en enkele persmensen aan boord, de haven van Oostende om de 2 andere schepen van het koninklijk eskader voor de kust te vervoegen. Koning ALBERT II landde om 15.55h aan boord met een Alouette-De eigenlijke vloot-schouw begon stipt om 16.00h bij het passeren van de West-Stroombank en de "fly-past" van 6 Belgische Alpha-jets, 2 Super Etendards van de Franse marine en Nederlandse 1 Orion MPA.

Bij het langsvaren van de GODETIA gaven de aan dek opgelijnde beman-

ningen het "cheer ship" en de WIELINGEN vuurde 21 saluutschoten af, beantwoord door de WANDELAAR. De vloot-schouw eindigde om 17.00h waarna de GODETIA terug in de marine-haven van Oostende afmeerde terwijl de WANDELAAR terug koers zette naar Zeebrugge.

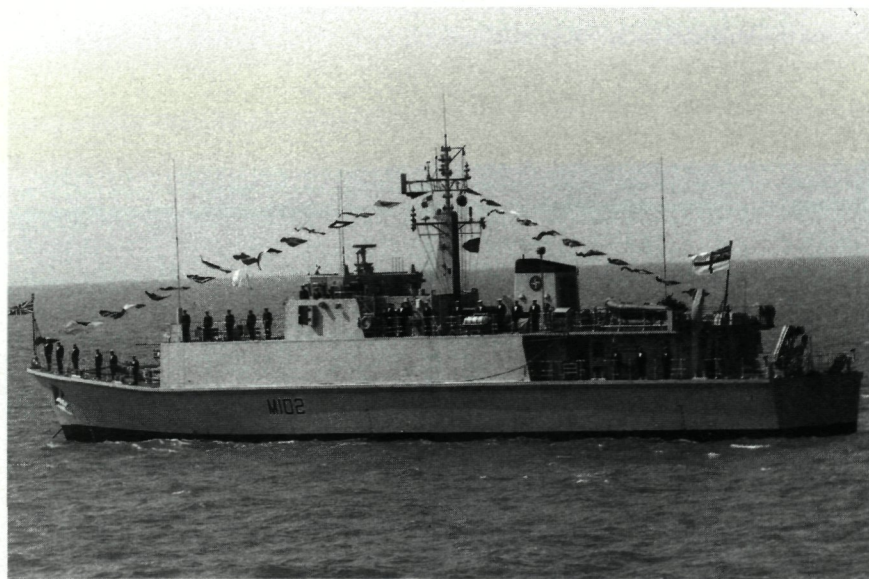
Eens de GODETIA afgemeerd lag in de marinebasis van Oostende ging Koning ALBERT onmiddellijk naar het Wapenplein waar hij de Koningin vervoegde en in aanwezigheid van Vice-Admiraal Herteleer, Divisieadmiraal Verhulst, de Eerste Minister,

de Vice-Premier, de Minister van Landsverdediging, verschillende Vlag- en Opperofficieren, hoogwaardigheidsbekleders van de Magistratuur en Administratie en Oudgedienden van de Royal Navy Sectie de wapenschouwing bijwoonde.

Vanaf 18.00h gingen dan alle schepen anker op om ofwel Zeebrugge binnen te lopen of hun andere opdrachten verder uit te voeren. De meeste schepen liepen Zeebrugge binnen voor deelname aan de jaarlijkse Vlootdagen. Het STANAV-FORCHAN-eskader werd echter ontbonden voor het zomerverlof en HMCS MONTREAL en HS ARIS zetten hun trainingskruisvaart verder.

Ondanks de grote inspanningen die onze marine leverde om haar verjaardag niet onopgemerkt voorbij te laten gaan en het grote aantal aanwezige schepen, was de belangstelling in de binnenlandse pers eerder gering. Met uitzondering van nieuwsflashes op BRTN en VTM werd in de dag- en weekbladen praktisch geen aandacht besteed aan het evenement.

Dit was zeker niet te wijten aan de organisatie. Journalisten konden inschepen aan boord van het koninklijk eskader en 2 cameraploegen van de Informatiedienst van Krijgsmacht en Marine (een aan boord van de



HMS INVERNESS - M102



ITS EURO - F575

GODETIA, de andere in een helicopter) stelden hun opnames ter beschikking van de pers. Maar zelfs van deze mogelijkheid werd geen gebruik gemaakt.

Zijn de Belgen dan toch niet "maritime minded"? Is men er zich van bewust dat we een marine nodig hebben, niet enkel in tijden van oorlog, maar ook in vreedstijd?

Tijdens een interview, enkele dagen voor de vlootparade, verklaarde Divisieadmiraal Verhulst nog dat hij het als een van zijn opdrachten beschouwt om de medeburgers het be-

sef bij te brengen dat de zee van vitaal belang is voor het welzijn van onze natie.

"Als men aan de zee grenst beschikt men over een open deur naar de wereld welke alle landen met een kustlijn tot bureu maakt. Sinds de uitvlagging van de koopvaardij en de sterke achteruitgang van de visserij, is onze marine nog de enige die de Belgische driekleur over de wereldzeeën kan tonen.

We hebben zeker een marine nodig om onze belangen binnen de territoriale wateren en de Exclusieve Economische Zone (EEZ) te vrijwaren.

Maar ook door haar vele niet-militaire taken staat onze marine ten dienste van het land."

Regelmatig voert de marine opdrachten en missies uit voor de Ministeries van Binnenlandse en Buitenlandse Zaken, Verkeerswezen & Infrastructuur, Landbouw & Visserij, Milieu & Wetenschapsbeleid.

Guy A.H. Toremans

SCHEPEN ten anker op de KLEINE REDE van OOSTENDE

BNS WIELINGEN - F910
 BNS WESTDIEP - F911
 BNS ASTER - M915
 BNS BELLIS - M916
 BNS CROCUS - M917
 BNS LOBELIA - M921
 BNS MYOSOTIS - M922
 BNS NARCIS - M923
 BNS PRIMULA - M924
 BNS DUFOUR - M903
 BNS TRUFFAUT - M908
 BNS BELGICA - A962
 HMCS MONTREAL - 336
 HMNS VAN AMSTEL - F831
 ITS EURO - F575
 HMS WESTMINSTER - F237
 HS ARIS - A74
 ORP ARCTOWSKI - A266
 COMMANDANT EL HARTI - P306
 FGS WOLFSBURG - M1082
 FGS ENSDORF - M1094
 HMS INVERNESS - M102
 HMS BICESTER - M36
 HMNS MAASSLUIS - M856
 HMNS DELFZIJL - M851
 FNS AMYOTT D'INVILLE - F782
 HDMS LAXEN - P553
 BRAZIL - U27
 USS ROBERT G. BRADLEY - FFG49



HMCS MONTREAL - 336

"Koninklijke" Dag van de Marine

De dag van de Marine '96 met herdenking van de 50e verjaardag van de Marine en de 165e verjaardag van het ontstaan van de Koninklijke Marine vond dit jaar plaats te Oostende. Dat Oostende dit jaar aangewezen was als lokatie is het gevolg van een jaarlijkse beurtwissel tussen Brugge en Oostende.



Volgens traditie ging de viering door op 20 juli '96 en sloot aan op de eerder op de dag gehouden vlootparade.

Het Commando Logistiek was gelast met de organisatie van de plechtigheden aan de wal.

Niettemin staande de koninklijk aanwezigheid te Oostende waren de plechtigheden welke de schouwing en het défilé op het Wapenplein voorafgingen opgebouwd naar het gebruikelijk patroon.

Bloemenhulde monument "Royal Navy Section Belge"

Een eerste bloemenhulde greep plaats aan het monument van de "Royal Navy - Section Belge" gele-

gen aan de kazerne Bootsman Jonsen te Oostende. Aan de bloemenhulde werd deelgenomen door achtereenvolgens de KTZ (SBH) Wouters als afgevaardigde van de Stafchef van de Marine, door dhr. Goekint, Burgemeester van de Stad Oostende en de heer voorzitter van de vereniging "Royal Navy Section Belge".

De korte hulde werd afgesloten met een "Last Post".

Bloemenhulde "Monument Duikers Ontmijners"

Volgens gebruik werd er ook een bloemenhulde gehouden aan het Monument van de duikers Ontmijners in het Marine Station te Oostende. Dit monument dat de herinnering oproept aan de zeven duikers-ontmijners die omkwamen in bevolen dienst te Oostduinkerke op 10 juni 1969 werd bij deze herdacht.

KTZ(SBH) Wouters als afgevaardigde van de Stafchef van de Marine en Burgemeester J. Goekint legden bloemenkransen neer.

Als laatste hulde werd door de klaroenen "Last Post" geblazen.

Bloemenhulde aan het Monument der Zeelieden

Een laatste bloemenhulde vond plaats op de kade bij het monument der Zeelieden.

Aan de bloemenlegging werd achtereenvolgens deelgenomen door de KTZ(SBH) Wouters, afgevaardigde Stafchef van de Marine, vergezeld door de KTZ Boden, door de heer J. Goekint, Burgemeester van de stad Oostende, en tenslotte door de heren voorzitters en afgevaardigden van de lokale vaderlandslievende verenigingen.

Na de laatste bloemlegging werd de "Last Post" geblazen.

Schouwing en Défilé op het Wapenplein

De schouwing en défilé op het Wapenplein te Oostende ter gelegenheid van de "Dag van de Marine" met gelijklopend de herdenking van de 50e verjaardag van de Marine en de 165e verjaardag van het ontstaan van de koninklijke Marine kreeg dit jaar bijzondere allure door de aanwezigheid van Hunne Majesteiten de Koning en de Koningin.

Benevens het Koninklijk echtpaar werd de plechtigheid bijgewoond door tal van prominenten uit zowel burgerlijke als militaire middens. De plechtigheid op het Wapenplein werd voorafgegaan door een défilé van het eredetachment dwars door de stad Oostende wat bijzonder ontvangen werd bij het grote publiek.

De aankomst van de genodigden op het Wapenplein werd afgesloten met een schouwing van de troepen van

ZM de Koning samen met de Minister van Landsverdediging, de Chef van de Generale Staf Vice-Admiraal Herteleer en de Stafchef van de Marine Divisieadmiraal Verhulst.

Na de eedaflegging en uitreiking van de eretekens door de Koning werd de plechtigheid afgesloten met het slotdéfilé.

De dag van de Marine werd afgesloten met een receptie in het Feestpaleis.



Toespraak Admiraal Verhulst:

Sire, Mevrouw,

Deze dag is voor de Marine een heel belangrijke en bijzondere dag. We zijn Uwe Majesteit zeer dankbaar de Vloot van het Koninkrijk te hebben willen schouwen alsmede de schepen van de bevriende Marines die België de eer hebben gedaan op de Rede van Oostende aanwezig te zijn.

Sire, Mevrouw, Uw aanwezigheid op deze wapenschouwing ter gelegenheid van de 165ste verjaardag van de oprichting van de Koninklijke Belgische Marine en de 50ste verjaardag van de erkenning van de Zeemacht, is het meest prestigieuze geschenk dat de Marine mocht hopen.

De aanwezigheid van onze Vorsten geeft inderdaad aan het Marinepersoneel een "Royale" gelegenheid openlijk zijn diep innerlijke en constante wil te uiten mee te werken, reeds vanaf vreedstijd, aan het behoud en de ontwikkeling van het welzijn van alle Belgen.

Sire, sedert 1958, ter gelegenheid van uw eedaflegging als Senator, benadrukte U, zonder aarzeling en gesterkt door een visie voor de toekomst van het land en van Europa, het levensbelang van de zee en de overzeese gebieden voor de toekomst van uw landgenoten. Op die manier bevestigde U de woorden van Koning Leopold II, die op 5 augustus 1889 aan de Kamer schreef:

"Je n'ai jamais cessé d'appeler l'attention de mes compatriotes sur la nécessité de porter leurs vues sur les contrées d'outre-mer. L'histoire enseigne que les pays, à territoire restreint, ont un intérêt moral et matériel à rayonner au delà de leurs étroites frontières...

Plus que nulle autre, une nation manufacturière et commerçante comme la nôtre doit s'efforcer d'assurer des débouchés à tous ses travailleurs : à ceux du capital de la pensée et des mains".

Cette citation n'a rien perdu de son actualité, bien au contraire.

C'est donc une immense joie, Sire, Madame, pour tous ceux qui, avec vous, oeuvrent à promouvoir les bénéfices de la mer et d'outre-mer pour le pays, d'accueillir autour des Souverains nos invités de ce jour pour porter ensemble notre attention vers la Marine.

Excellenties,

Mijnheer de Eerste Minister,

Mijne Heren Vice Eerste-Minister en Minister,

Mijnheer de Gouverneur,

Mijnheer de Burgemeester,

Heren Vlag- en Opperofficieren,

Heren Hoogwaardigheidsbekleders van de Magistratuur en van de Administratie,

Waarde Oud-gedienden van de Royal Navy-Belgische Sectie en van de Zeemacht,

Dames en Heren,

Vijftig jaren geleden, hier op dit Wapenplein - waar toen de sporen van de Tweede Wereldoorlog nog duidelijk zichtbaar ware - ontving op 13 september 1946, Commodore TIMMERMANS, de Standaard van de Zeemacht uit de handen van Prins Karel, Regent van België. Deze Standaard droeg de volgende vermeldingen: NOORDATLANTISCHE OCEAAN - NOORDZEEKANAAL - SCHELDE. Zij werden verdiend door de officieren en manschappen van de Belgische Sectie van de Royal Navy die gedurende de tweede wereldoorlog samen met de geallieerde de strijd hadden voortgezet. We zijn blij hier vandaag een belangrijke delegatie van deze Oudgedienden te mogen begroeten. Laat mij toe een zin uit het afscheidsbericht van de Britse Admiraliteit te citeren:

"The Board of Admiralty desire to express their deep admiration of the heroic services to the Allied cause which have been rendered by the Belgian officers and ratings serving with the Royal Navy".

Vanaf 1 februari 1946 zal de Belgische Sectie van de Royal Navy in Zeemacht worden herdoopt. Op deze manier herhaalde zich opnieuw de geschiedenis. De koninklijke Marine van 1831 kende, eens te meer onder de druk van de internationale situatie, een heropleving.

Crée pour assurer la contribution navale à l'effort de défense d'un pays vitalement dépendant de la mer, la Marine est rentable dès le temps de paix.

Dans le domaine politique, sa participation aux récentes opérations navales menées avec succès dans le Golfe Arabo-Persique, en Adriatique et en Somalie permet à la Belgique de concrétiser sa solidarité en faveur du respect du droit international sur mer et outre-mer et ce tant en ce qui concerne la liberté de navigation essentielle à notre survie économique qu'à la défense des droits des plus petits, comme le Koweït face à l'Irak. Contribution belge à la table des négociations internationales où l'avenir du monde est déterminé, le nôtre inclus.

En outre les escales effectuées par nos navires pendant ces opérations de même qu'à l'occasion des campagnes d'entraînement aident nos ambassadeurs à mieux mettre notre pays en évidence tant dans les domaines diplomatiques et militaires qu'en matières économiques et culturelles les contacts internationaux, en particulier à l'occasion de visites de hauts représentants nationaux à l'étranger.

Nos frégates sont les navires les mieux adaptés pour ces tâches de gestion de crises et de présence navale. C'est la raison pour la quelle priorité leur est accordée.

Indien wij nu naar eigen land kijken, is de Marine door haar vele niet militaire taken ten voordele van het land in vreedstijd, met vele ministeries in kontakt.

Binnen Defensie in de eerste plaats met Binnenlandse zaken;

Verkeerswezen en Infrastructuur;

Landbouw en visserij;

Milieubeheer, Wetenschapsbeleid;

Financiën.

De Marine,

- Met als bestaansreden het leveren van de Belgische maritieme bijdrage aan de verdediging van de Alliantie,
- Rendabel vanaf vreedstijd in politieke, diplomatieke, economische en culturele activiteiten van de regering op zee en overzee,
- Deelnemend aan de actie van de Staat in de territoriale wateren en in de exclusieve economische zone,
- De Marine is dus een buitengewoon soepel inzetbaar instrument.

Binnen een steeds meer maritiem wordend Europa is deze rentabiliteit zowel in vreedstijd als in oorlogstijd op het gebied van investeringen een criterium dat ideaal is aangepast aan de grootte van ons maritiem land binnen een transatlantische Alliantie.

Mesdames et Messieurs de la Marine,

Je me fais un devoir de témoigner publiquement de la manière exemplaire dont vous vous acquittez des tâches qui vous sont confiées. Si le courage de vos prédécesseurs nous ont valu les trois citations inscrites en lettres d'or sur notre Etendard, votre souci du devoir accompli avec honneur et compétence y an inscrit en filigrane:

"Golfe arabo-persique, Somalie, Mer Adriatique".

Constamment sollicités parce que peu nombreux face à l'ampleur de la mission et la variété des tâches, nos navires et nos équipages font la démonstration qu'un pays n'est jamais petit lorsqu'il borde la mer! donnant ainsi une fois de plus raison à Sa Majesté le Roi Léopold II.

Onze spreuk is "NON MULTA SED MULTUM". WEINIG IN AANTAL MAAR RIJK AAN PRESTATIES. Wij bewijzen alle dagen dat ze een feit is en daar zijn we fier op.

Moge ons land de middelen van zijn Marine vanaf vreedstijd en op de meest doeltreffende wijze inzetten. Want wij, Marinemensen, zijn er inderdaad van overtuigd dat de oorlogsschepen van onze Marine, in de eerste plaats instrumenten zijn om de vrede te bevorderen.



La Marine était à Liège du 12 au 15 septembre dernier

Le week-end du 12 au 15 septembre à Liège, la Marine fêtait le 165ème anniversaire de la création de la Marine Royale et le 50ème anniversaire de sa reconnaissance légale.

Malgré que Liège se trouve à plus de deux cent kilomètres de la Mer, la Marine a décidé de mettre les petits plats dans les grands et le fait qu'elle ne dispose plus de beaucoup de navires pouvant remonter jusqu'à la Cité ardente, il y avait beaucoup de marins présents durant ces quatre jours.

Les participants à ce week-end, étaient: Le patrouilleur de rivière "P902 Libération", un de nos alouettes (uniquement le samedi), un hélicoptère Seaking du SAR et la musique de la Baltique de la Bundesmarine allemande, trois chalands de débarquement accompagnés d'une dizaine de pneumatiques du corps des Mariniers de la Marine Royale néerlandaise, du Bagad de Lan-Bihoué de la Marine Nationale française et de deux navires écoles du Corps Royal des Cadets de Marine de Belgique: le "Sambre" ancien patrouilleur de rivière de notre Marine et le "Krankeloon" ancien navire de servitude de la Marine de l'Etat.

Le scénario des manifestations s'est déroulé comme suit:

Le premier jour, arrivée du "P902 Libération, du Sambre et du Krankeloon des Cadets de Marine" avec accueil officiel par le représentant du Bourgmestre à bord du "P902 Libération".

Au soir, réception à l'union nautique en présence d'une quarantaine d'invités où le Capitaine de Frégate Van-

lerberghe y fera un discours rappelant l'importance pour un pays de disposer d'une marine pour les multiples services qu'elle peut rendre à la nation aussi bien sur le plan militaire que civil.

Le lendemain vendredi, l'Amiral de Division M. Verhulst, Chef d'Etat-Major de notre Marine s'est rendu à bord du Libération accompagné par la presse afin d'inaugurer la salle d'exposition "De Moor" au musée des sciences, surnommé par les Liégeois "L'Aquarium". Après l'ouverture officielle de l'exposition sur notre Marine et d'un petit lunch, le Chef d'Etat-Major de la Marine s'est rendu à bord des deux navires des Cadets de Marine pour les visiter et s'entretenir avec leurs patrons respectifs. A l'issue de ces entretiens, arrivée de la flottille néerlandaise du Corps de Mariniers où l'Amiral s'entretiendra avec le chef de flottille. A 18 heures, réception à l'hôtel de ville de Liège où la Marine reçoit les représentants de toutes les villes wallonnes marraines de navires de notre marine.

Pour terminer cette longue journée, la musique de notre Marine a offert un très beau concert suivi par une réception.

Samedi, la musique de la mer Baltique et le Bagad de Lan-Bihoué se produisent en ville pour rejoindre l'après-midi le Parc de la Boverie où se déroulaient l'ensemble des démonstrations pendant qu'au port des yachts de Liège les navires présents ouvraient ceux-ci à la visite.

Hormis les musiques en action, le public liégeois a pu assister: à une démonstration d'hélicoptère entre

notre alouette et le P902 Libération à moins de 5 mètres d'altitude, une autre démonstration d'hélicoptère seaking du SAR allemand celui-ci étant beaucoup plus haut, à des ballets sur l'eau des pneumatiques des Mariniers néerlandais et à des balades sur l'eau à bord des chalands de débarquement de ceux-ci.

Le dernier jour, l'ensemble des activités de la veille furent reprise à l'exception des démonstrations d'hélicoptères seront effectués par l'hélicoptère SAR allemand et la vedette "Sambre" des Cadets de Marine, ces dernières démonstrations se dérouleront à bonne vitesse (8 noeuds) ne laissant aux protagonistes que 4 minutes pour effectuer le transfert, ce fut très impressionnant.

Toutes ces belles manifestations se sont déroulées sous un météo plus ou moins clémente pour se terminer dimanche vers 18 hrs avec le premier départ qui fut la vedette "Sambre" des "Cadets de Marine".

L. Beliën

"De Marine: Gisteren, vandaag en morgen"

Ter gelegenheid van de herdenking van de 165e verjaardag van de oprichting van de Koninklijke Belgische Marine en van de 50e verjaardag van de wettelijke erkenning van de Zeemacht werd in het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis een prestigieuze Marinetentoonstelling opgebouwd.

Deze realisatie is er gekomen door de samenwerking van het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen en het Koninklijk Legermuseum te Brussel.

De organisatie en inrichting was in handen van Reserve Fregatkapitein Noé. Dit titanenwerk, een samenwerking met de Staf van de Marine en de dienst Public Relations van Evere, werd in een minimum van tijd klaargestoomd. Een verbluffend resultaat dat terecht alle felicitaties verdient.

De vernissage vond plaats op het Jubelpark op donderdag 21 november 11.. In aanwezigheid van tal van genodigden, waaronder Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Laurent en de Minister van Landsverdediging de heer Poncelet werd de tentoonstelling plechtig geopend, een prachtig afsluiten van dit jubileumjaar.

De tentoonstelling loopt nog tot 31 januari 1997. Een verlenging is niet uitgesloten.

De openingstoespraak van de Stafchef van de Marine Divisieadmiraal M. Verhulst wordt omwille van de inhoud, en de belangrijkheid ervan, hierbij integraal afgedrukt.

Discours de ZS lors du vernissage de l'Exposition de la Marine au Musée Royal de l'Armée, 21 novembre 1996

Monseigneur,

Permettez-moi de me faire l'interprète de tout le personnel de la Marine en vous remerciant d'avoir accepté



d'être parmi nous ce soir pour ouvrir cette exposition qui a pour hème "La Marine: hier, aujourd'hui et demain". Les marins sont très sensibles au fait que vous ayez choisi de servir votre pays comme eux et avec eux sous le pavillon qui témoigne de la présence de la Belgique dans le monde. Notre territoire national est certes exigu mais touche à l'immensité des océans qui baignent les cinq continents. Cette vérité que nos Souverains n'ont jamais manqué de rappeler est le fondement même de notre Marine.

Messieurs les Ministres,
Messieurs les Ambassadeurs,
Mijnheer de 1ste Voorzitter van het Militair Gerechtshof,
Monsieur l'Auditeur Général,
Mijnheer de Stafchef van de Luchtmacht,
Messieurs les Gouverneurs,
Mijnheer de Voorzitter van de Koninklijke Marine Academie van België,
Mevrouw en Heren leden van de Commissie van Landsverdediging,
Mijnheer de 1ste Advocaat-generaal van het Militair Gerechtshof,
Messieurs les Amiraux et amis de l'OTAN,

Messieurs les Attachés Militaires,
Monsieur le Conservateur en Chef,

Gedurende dit ganse jaar hebben wij de oprichting van de Belgische Koninklijke Marine in 1831 alsook de wettelijke erkenning van de zeemacht in 1946 herdacht. Deze tentoonstelling is een illustratie van wat de Marine aan de jonge generaties heeft duidelijk willen maken namelijk dat zij niet alleen iets in het verleden heeft betekend maar dat er ook en vooral een toekomst voor de Marine is weggelegd.

Dat verleden toont een diepe verbondenheid van België met de zee. Het lijkt mij dan ook paradoxaal dat wij in België onze maritieme middelen en rijkdommen laten afbouwen, nu de toekomst van het zeevervoer verder als optimale oplossing wordt aanzien. De Marine is ervan overtuigd dat zij samen met anderen, uit de maritieme middens, onze medeburgers moet blijven interpellieren om hun duidelijk te maken hoe rijk onze maritieme geschiedenis is en hoe vitaal de maritieme activiteiten voor hun welzijn altijd zullen zijn.

Inderdaad, ons maritiem verleden gaat terug tot in de Romeinse tijd.



In de Middeleeuwen waren de Vlaamse eskaders actief in expedities die het vervoer en de bevoorradings van de kruisvaarders verzekerden. In die tijd was Brugge de grootste haven van Noord-Europa en verzekerde de rol van verbindingsplaats tussen de Middellandse Zee en de Oostzee. Bij zijn aantreden bevond Karel de Stoute zich aan het hoofd van een heuse maritieme mogendheid. Tot medio in de XVIde eeuw groeide de welvaart in onze gewesten en was Antwerpen tot de eerste handelsmetropool uitgegroeid. Maar, de godsdienstoorlogen zouden Antwerpen ruïneren.

Het verdrag van Munster van 1648 zou de Schelde sluiten en ervoor zorgen dat het Belgische grondgebied een arme en onverdedigbare bufferstaat tussen Frankrijk en de Nederlanden zou worden. Het Barrièretraktaat in 1731 sloot onze laatste toegang tot de zee vanuit Oostende af. Zo was voor de Engelsen en de Nederlanders de concurrentie vanuit onze havens volledig uitgeschaakeld.

Het is inderdaad zo dat wie België klein wil krijgen alleen maar zijn verbinding met de zee moet afsluiten.

Ce rôle que la mer peut jouer dans la vie nationale a toujours été mis en évidence par nos Rois et ce, dès notre indépendance. Une des préoccupations dominantes de Léopold Ier

était d'assurer aux industries belges des points d'appui et des débouchés outre-mer. Ses motivations étaient économiques, humanitaires et sociales et s'ouvraient aux cinq parties du monde. Elles étaient liées directement à l'histoire de la marine belge renaissante.

Léopold II conserve le même cap lorsqu'il dit: "Il est permis à toutes les nations, quelle que soit l'exiguïté de leur territoire, d'occuper sur l'océan une place qui n'est limitée que par leur activité et leur audace". Actifs, nous le sommes, mais nous ne tenons pas la place qui nous revient sur mer, malgré l'importance vitale de la mer pour un pays dont l'économie toute entière est dépendante de l'importation et de l'exportation. Nous n'avons ni matières premières ni produits énergétiques et notre marché intérieur est bien trop petit pour servir de moteur à la production. Nous sommes donc totalement dépendants du mouvement des marchandises qui se fait pour plus de 70% par la mer. Encore faut-il que la communauté internationale puisse garantir la liberté de navigation et le respect du droit international!

Voilà la raison d'être des Marines, aujourd'hui, comme hier, c'est-à-dire: contribuer à la paix mondiale entre autres pour que le commerce puisse se développer dans le respect des règles acceptées par tous pour le bien-être de tous. L'Etat belge ne peut se

dégager de ses responsabilités partout où les intérêts vitaux du pays et de ses citoyens sont mis en cause; heureusement aujourd'hui les crises et conflits surgissent loin de nos frontières mer pour la plupart. C'est bien là que nous devons les rencontrer avant qu'elles ne s'étendent jusqu'à nous. La Marine est là pour contribuer à cette mission.

Vandaag en hopelijk ook morgen zullen wij steeds meer preventief gaan optreden. Dit is nu reeds het geval voor uw Marine. De Marine is ook met vele ministeries in contact, zoals bijvoorbeeld:

- Rechtstreeks met de Regering wanneer deze beslist een politieke actie op zee te voeren zoals meermaals in de Perzische Golf.
- Met het Ministerie van Buitenlandse Zaken door de steun verleend aan de Belgische diplomatieke vertegenwoordigers ter gelegenheid van een bezoek in een vreemde haven. De aanwezigheid van een stuk Belgisch grondgebied in een buitenlandse territorium is een betekenisvol teken van de wil van België en van het bezochte land om vriendschappelijke relaties te onderhouden ter steun aan de diplomatie, de buitenlandse handel, de culturele aangelegenheden! Het is een concrete toepassing van de meest preventieve aanpak van de veiligheid zoals door Lincoln uitgesproken: "The best way to get rid of an enemy is to make a friend of him".

De samenwerking van de Marine gaat ook door:

- Met het Ministerie van Binnenlandse Zaken voor de steun aan de Rijkswacht, steun aan de Gouverneur van West Vlaanderen voor de uitvoering van het rampenplan voor de Noordzee en de redding op zee samen met de Luchtmacht.
- Met Wetenschapsbeleid voor oceanografisch onderzoek.
- Met Leefmilieu voor de acties tegen verontreiniging op zee.
- Met Landbouw voor de visserijwacht.
- Met de Vlaamse Gemeenschap voor de praktische opleiding van de

- toekomstige koopvaardij-officier.
- Met Verkeer voor de bewaking van de exclusieve economische zone, het opsporen van wrakken en het neutraliseren van explosieven.
 - Met Financiën door de Steun aan de Douane!

Zo vervult de Marine eveneens een rol van openbare dienst voor de gehele nationale gemeenschap. Zo maakt ze de investering voor oorlogstaken renderend reeds vanaf vreedstijd.

Le Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire est le cadre approprié pour présenter à nos concitoyens l'évolution historique de notre Marine. Aussi, voudrai-je mettre cette occasion à profit pour remercier le Conservateur en Chef de ce musée prestigieux pour la place qu'il a bien voulu faire à la Marine. Il a ressenti comme moi que l'absence quasi totale de la Marine dans cette enceinte constituait une lacune grave, presque une injure à tout historien.

gulaire pour mettre en valeur l'AVILA, le yacht du Roi Baudouin, et le Meusen, un patrouilleur fluvial des années 50, sont les signes tangibles d'une présence navale désormais irréversible. La présence de l'AVILA est l'occasion d'affirmer, si besoin en était, notre grand attachement aux valeurs que représente la Dynastie. Le vernissage de cette exposition est l'occasion de rappeler que ce musée occupe une place privilégiée sur la moitié de l'espace bâti du Cinquantenaire. Il offre ainsi une vitrine prestigieuse aux Forces Armées ainsi qu'un excellent outil de communication et de relations publiques. Le Département de la Défense nationale a la chance d'en disposer, nous devons le promouvoir.

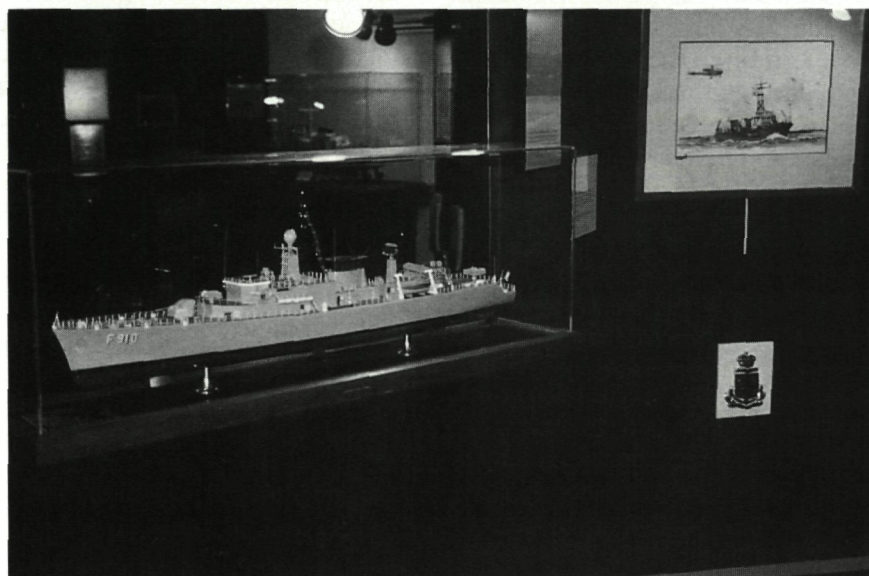
Toutefois, la Marine ne se conçoit que dans un cadre maritime plus large. Je tiens donc à remercier très chaleureusement le Nationaal Scheepvaartmuseum du STEEN à Anvers pour sa très importante contribution à cette exposition;

qui sont communs à la marine marchande et à la marine militaire.

Merci aux modélistes dont les maquettes fixent si parfaitement les idées sur ce que furent et sont encore les navires de notre Marine. Merci aussi aux peintres de marine qui nous ont prêtés leurs oeuvres, le beau est le fruit à partager de l'utile! Je remercie, enfin, l'association des Amis de la Section Marine du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire qui a apporté son concours à cette exposition. Sans ces amis nous nous trouverions ce soir au milieu de cartons et de caisses et le MEUSE ne retrouverait jamais une nouvelle jeunesse.

Monseigneur,

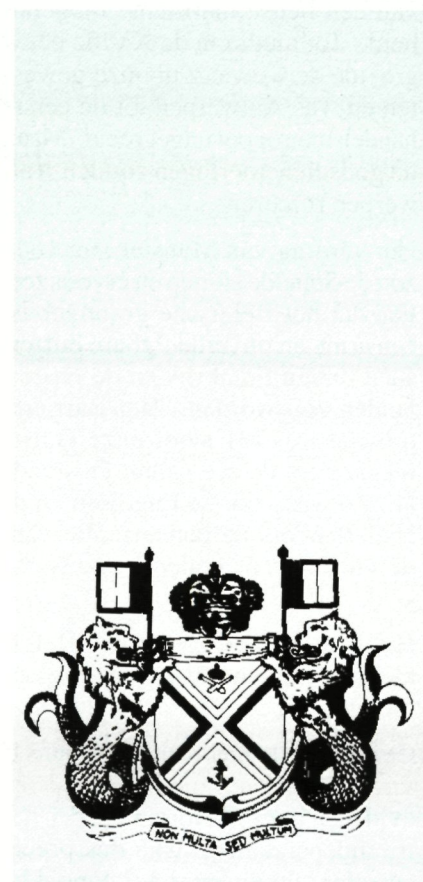
Mag ik U nu uitnodigen de tentoonstelling over "De Marine: gisteren, vandaag en morgen" te openen door het einde van de wacht te willen slaan.



Son accueil chaleureux pour cette exposition nous permet de faire flotter les couleurs de la Marine sous les arcades du Cinquantenaire, au coeur même de ce pays "maritime", membre d'une Alliance transatlantique et donc elle aussi maritime. Cette exposition sur la Marine et surtout la mise à disposition de la Cour Trian-

j'espère que la convergence de l'intérêt à mettre en évidence les choses de la mer se transformera bientôt en connivence de ceux qui s'aident par sympathie.

Merci de tout coeur au Cercle Royal Georges LECOINTE qui par sa participation enthousiaste nous permet d'illustrer certains aspects historique



NAV' DE NUIT A BORD DU MERCATOR!

Le 25 septembre dernier, à la nuit tombante, le "musée-flottant" MERCATOR quittait son mouillage ostendais pour se rendre via Anvers, à Bruxelles, à l'occasion des fêtes du centenaire de ce port de mer.

Alors que dans la plupart des pays à vocation maritime un tel événement suscite généralement l'intérêt d'un très large public, les spectateurs étaient peu nombreux ce soir là, pour assister à cet exceptionnel départ. Seuls quelques initiés suivaient en connaisseurs préparatifs et manoeuvres.

Une mouette passe!

A bord par contre régnait l'agitation des grands soirs. Les hommes d'équipage, tous des bénévoles, d'activaient de toutes parts à larguer les amarres, parer aux défenses, passer des aussières aux remorqueurs, filer, embarquer et assurer partout. Après un délicat passage d'écluse dirigé de main de maître par le commandant W. Defloor, une figure de référence sur la côte, le prestigieux 3 mâts - barquentin embouqua le chenal, doubla les musoir avec aisance et, propulsé par son burmaster - Wain de 500 C.V., fila bientôt ses 9 noeuds, cap au nord-est.

Là, sous la voûte étoilée, sa guibre élancée fendant à nouveau fièrement la vague, la barque revivait. De ses fonds remontaient à présent des bruits familiers, des senteurs aussi. Sur le pont, le "maître-coq" s'activait dans sa cambuse, tandis que debout sur la passerelle découverte, le timonier de quart imposait sa route à cet archi-voilier. Un patrimoine national de 64 ans d'âge ressuscitait!

Vers le milieu de la nuit, le service de mer terminé, l'équipage s'était dispersé. Le silence avait pris la relève. C'est le moment où, subjugué par le

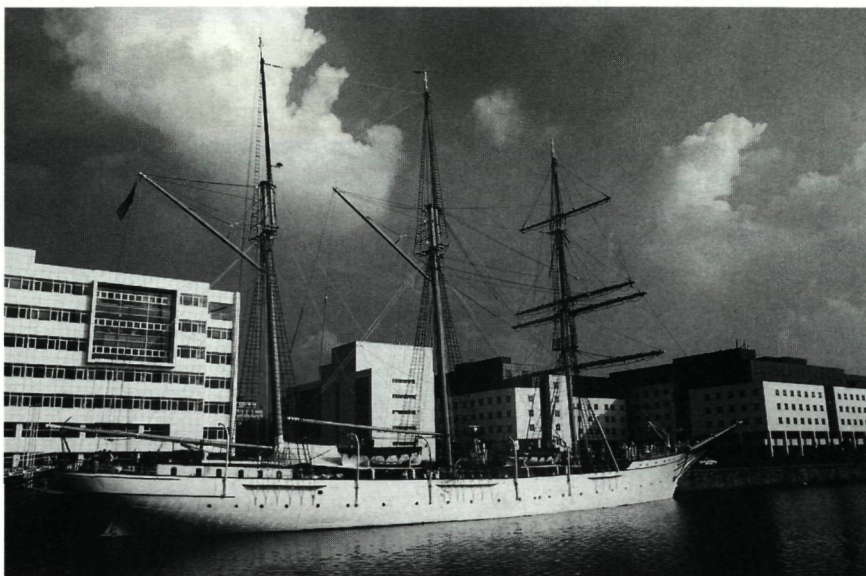


La barque a repris la mer, elle revit.

décor, chacun respire à plein corps le rythme de la mer et les fragrances océanes; où se sublime un florilège d'impressions à nulles autres pareilles. Où l'âme sensible vit une tranche de bonheur, de rêverie, de réflexions aussi.

Mais restons réalistes! Ces impres-

sions, ces mêmes fantasmes, furent déjà vécues naguère par des générations de pilotins, de cadets et autres candidats - marins au long cours. Il demeure que pour des Anciens, ceux du MERCATOR, c'est sans doute une grande part de nostalgie qui les motive à entretenir avec amour, ce



Le MERCATOR en escale pour un week-end, au Willemsdock d'Anvers.



Des "Anciens" entretiennent ce bel outil avec amour,



... sous l'oeil attentif du Commandant W. Defloor, une figure de référence!

(Photos: Fr. Philips)

bel outil. Pour assurer une sorte de pérennité de leur jeunesse, de cette "belle" époque, révolue, des "Windjammers".

L'oeuvre est prestigieuse et partant, émotionnelle. Reste à savoir si elle correspond encore à une réalité contemporaine? Celle de disposer d'un voilier-école pour la formation de nos futurs officier de marine.

Rappelons opportunément que l'époque à laquelle ils font référence était aussi celle où les exigences physiques et morales de toute une société étaient différentes de celles qui

se sont développées depuis. Les mentalités étaient autrement rigoureuses, les valeurs morales, civiques et patriotiques étaient appréhendées différemment. Dépassé le stade où des élèves-cadets se rendaient chaque jour courageusement de Bruxelles à Anvers en vélo pour y suivre les cours. Les temps ont changés, la société a évolué, les générations se sont adaptées à de nouveaux concepts.

Nul ne contestera pourtant la valeur de la formation à la mer, à bord d'un voilier. C'est la confrontation de l'homme avec la mer et les éléments;

c'est là où l'équipe se soude dans l'effort commun, que se forment les caractères et se développe chez les jeunes cet indispensable "team spirit", cette dynamique de groupe qui permet une vie sociale organisée dans un univers clos, pendant des semaines. Que les candidats-marins se convainquent qu'en mer, toujours le navire impose ses nécessités et que les hommes y sont sollicités en permanence. Dans cette optique, l'amarinage, l'apprentissage des perceptions et du sens marin doivent être le prolongement obligé d'une formation académique hautement spécialisée dispensée dans les écoles de navigation.

Mais l'évolution des règlements de sécurité et des normes formulées par la Commission Européenne et/ou l'I.M.O. pour des voiliers - écoles tels que le MERCATOR par exemple, nécessiterait des investissements importants auxquels on avait déjà renoncé en 1960 lors de son décommissionnement.

Si l'idée de disposer d'un voilier-école en Belgique est régulièrement remise sur le métier, nombreux sont les détracteurs qui torpillent quelque projet que ce soit en la matière. Comme par le passé déjà, cela émane selon nous, plus d'une forme de négativisme structurel que d'avis autorisés après étude approfondie. Souvent de tels dossiers déplaisent ou déroulent. Considérés d'intérêt secondaire, ils ne sont pris en charge d'étude et ne sont pas transmis au niveau de décisions politiques.

En outre, le monde maritime est en crise depuis des années. Phénomène conjoncturel de société dit-on!

Les armateurs, autrefois paternalistes, ont été remplacés par des banquiers-investisseurs qui, concurrence oblige, spéculent sur chaque dollar à investir dans le secteur du transport maritime. D'où recours aux capitaines au long cours venus des pays de l'est, commandant des ferries battant pavillons de complaisance, dotés d'équipages non spécialisés, pour un salaire mensuel de \$1.000, soit moins de 35.000 BEF! Un pactole pour ces "Yes Mister Pilots" comme

on les désigne parfois dans la profession, eu égard à leur connaissance lacunaire de l'anglais. Et foin de conscience quant aux problèmes de sécurité de navigation liés à de telles bâtiments!

Remarquons que si les perspectives d'avenir professionnel qu'offre notre pays à ses futurs officiers sont donc forcément très limitées, plus de 80 élèves se sont néanmoins inscrits cette année à l'E.S.N. d'Anvers. Curieux paradoxe, alors que d'autres pays, comme les Pays-Bas ou la Scandinavie pour ne citer que ceux-là, garantissent des embarquements de longue durée, pendant des années, à tous leurs officiers.

S'il est donc pratiquement exclu dans les conditions actuelles de réarmer le MERCATOR en navire-école, ou de faire construire un nouveau 3 ou 4 mâts destiné à cet usage, d'autres idées créatives, moins dispendieuses, ne pourraient-elles pas être envisagées valablement? Comme celle par exemple, de transformer des "euro-kotters" de notre flotte de pêche devenus surnuméraires en raison des impératifs de normalisation de l'Union Européenne, en voilier d'apprentissage moderne? Et de rappeler qu'une société de loisir a prouvé la faisabilité technique en armant le "clipper" NAUSIKAA, transformé en un fin marcheur filant plus de 10 noeuds par vents de 5 à 6!

Quant à la rentabilité d'une telle entreprise, hormis l'amarinage des élèves d'écoles de navigation ou de la Marine, elle pourrait se justifier par l'amarinage des étudiants des 4 facultés d'océanographie de nos universités et pourquoi pas des étudiants en droit et commerce maritime. Sans compter les candidats à l'embarquement recrutés dans des mouvements de jeunesse et autres associations de tous bords pour participer comme ambassadeurs de notre pays, aux grands rendez-vous de la voile tels que la Cutty Sark Tall Ship Race et autres manifestations maritimes internationales.

Sans négliger les possibilités de location de telles unités à des entreprises commerciales à des fins promotionnelles ou d'actions "inventives".

Actuellement la motivation en la matière est certes difficile dans un pays confronté avec les problèmes de tous ordres que nous connaissons; mais point n'est besoin d'espérer pour entreprendre. Entre 1903 et 1960 d'autres marins avisés furent déjà confrontés avec les mêmes manques de motivation, d'inertie administrative ou de désintéressement des choses de la mer. Ils réussirent néanmoins à mener à terme de belles et nobles entreprises baptisées COMTE DE SMET DE NAEYER, L'AVENIR et MERCATOR.

Tentons donc nous aussi de faire preuve de créativité, d'une volonté délibérée de sortir des sentiers battus pour offrir aux jeunes du 21^è siècle, l'exclusivité d'un projet d'envergure, quel qu'il soit. C'est à ce prix que nous jetterons les bases d'un avenir dynamique et prometteur pour les adultes de demain.

Quant au MERCATOR, dont la présence récente à Bruxelles pendant 16 jours subjuga plus de 35.000 visiteurs, laissons lui, ainsi qu'à son équipe de bénévoles qui veillent si bien au grain, le privilège d'assurer longtemps encore, de diverses manières, la pérennité d'une part importante de notre patrimoine maritime national. Et d'offrir à l'occasion, l'opportunité d'effectuer à son bord quelque belle nav' de nuit sous le ciel étoilé des Vlaamse Banken.

Pour notre fierté personnelle et celle de tout un peuple!

Saint Bernard du Spuikom



TQL de juiste weg voor COMLOGNAV

Op 11 oktober ll. werd te Zeebrugge op uitnodiging van KTZ (SBH) WOUTERS een symposium gehouden. Met als thema TQL, Total Quality Leadership, was het niet enkel de KTZ WOUTERS maar ook enkele top managers welke het opnamen voor de invoering van een kwaliteitssysteem binnen het bedrijf.

In aanwezigheid van tal van persoonlijkheden en een talrijk publiek werd ook voor het eerst het charter van COMLOGNAV voorgesteld.

Dat voor de Logistieke Groepering een bedrijfscultuur moet geschapen worden waar iedereen moet aan meewerken staat als een paal boven water.

Toespraak door KTZ WOUTERS

Dames en Heren, wij hebben vandaag de eer en het grote genoegen hier te verwelkomen, Vice-Admiraal HERTELEER, Divisie-admiraal VERHULST en Kolonel TERRY, vertegenwoordiger van de Heer Minister van Landsverdediging. Hun aanwezigheid hier is een bewijs van hun interesse in de uitvoering van kwaliteitsbeheer in de Marine. Dit zou in feite vanzelfsprekend moeten zijn. Inderdaad, wanneer de industrie, die, zo niet de enige dan toch de grootste, bron van inkomsten is voor ons land, zich de moeite getroost om dat inkomen op een zo professioneel en efficiënt mogelijke manier te garanderen, dan moet ons Departement dat een deeltje van die inkomsten mag gebruiken om een stabiele omgeving te bewaren waarin de industrie kan werken, dit ook op een zo professioneel en efficiënt mogelijke manier doen.

Wij verwelkomen hier ook twee top managers van bedrijven, die op een gegeven moment in zeer slechte papieren zaten en die door persoonlijke



inzet de uitvoering van een kwaliteits-systeem zich er terug boven op gewerkt hebben, namelijk de Heer Donald PANS van EGEMIN en de Heer KLINGES van de firma RAYCHEM. Zij zullen hier vandaag voor ons getuigen en ik ben daar nu al zeer dankbaar voor.

Wat is de bedoeling van dit klein symposium over TQL?

In 1993 heeft Admiraal HERTELEER een aantal van zijn hoofdofficieren verzameld in Hotton. Na een seminarie van twee dagen, waar onder meer de toenmalige directeur en voorganger van

mijnheer KLINGES van de firma RAYC-HEM kwam getuigen over zijn firma, heeft de Admiraal de grote Commando's opdracht gegeven, naar het voorbeeld van de grootste marine ter wereld, de US Navy, TQL, Total Quality Leadership, in te voeren.

Het invoeren van kwaliteitszorg of kwaliteitsbeheer ligt blijkbaar meer voor de hand in de logistiek dan in de andere Commando's, en dat is niet alleen zo in de Marine maar ook in de andere Krijgsmachten, waarschijnlijk gezien de overeenkomsten met het bedrijfsleven, maar dat is echter maar schijn. In COMLOGNAV zijn we wel tamelijk vlug na het seminarie



begonnen met de invoering van TQL en hebben we onze organisatie aangepast. We waren toen toch in volledige herstructurering. Maar we hebben zeker ook een aantal fouten gemaakt en we zijn zelfs nu nog niet honderd procent zeker of we op de juiste weg zijn maar we hebben toch sterk de indruk van wel. Misschien worden we na de getuigenissen uit de industrie nog zekerder. De invoering had echter dikwijls meer weg van de processie van Echternach, dan het volgen van een goed uitgestippelde weg.

Het ligt in de bedoeling vandaag om U te laten mee te leven met de invoering van de kwaliteitsorganisatie in de firma's EGEMIN en RAYCHEM, en in COMLOGNAV en van mee te kijken naar onze blunders. De geschiedenis van TQL in COMLOGNAV en de blunders zullen uiteengezet worden door commandant GRANDCHAMPS, onze directeur Kwaliteit en Veiligheid. We zullen daarna luisteren naar de prille en zeer bescheiden resultaten van twee

groepjes voor procesverbetering die aan de slag zijn in COMLOGNAV. Nadien maken we een kwartier vrij om te antwoorden op de vragen die U mocht hebben aan het panel. Tenslotte moeten de nodige besluiten getrokken worden. En na het werk kunnen we er nog altijd over praten tijdens een gezellig samenzijn met een biertje en sandwiches in het sportcomplex.

Voor we daar echter aan toe zijn wil ik U nog mijn visie geven op wat TQL nu eigenlijk voor mij betekent. Zoals ik al reeds meedeelde werken we naar het voorbeeld van onze grootste broer de US Navy. Die begonnen in 1987 met het invoeren van TOTAL QUALITY MANAGEMENT, TQM, in 1991 schakelden ze over op TOTAL QUALITY LEADERSHIP. Omdat er toch verschillen zijn tussen industrie en Landsverdediging. Er zijn verschillen in het lopen van risico's, wij zijn overheid en kunnen dus niet in falen gaan, onze klanten kunnen tot nu toe nog altijd niet bij de concurrentie terecht. Er zijn verschillen in de beloning voor goede resultaten, de finan-

ciële mogelijkheden kennen wij niet. Waardoor er meer overredingskracht nodig is bij ons.

De US Navy hoopt in 1997 gereed te zijn met de invoering van TQL. Op dat moment zullen ze het grootste bedrijf zijn ter wereld met een systeem tot beheersing van de Kwaliteit. TQL en TQM zijn beiden gebaseerd op de theorie van Dr. DEMING, die samen met zijn vriend SHEWART een statisticus, tijdens de tweede wereldoorlog werkzaam was in de Amerikaanse oorlogsindustrie. Wanneer men nagaat dat die mensen bekwaam waren op het einde van de oorlog om per dag een LIBERTYSHIP van stapel te laten lopen, dan moet men toch toegeven dat ze toch iets in hun mars hadden en zeker dat ze dat proces volledig onder de knie hadden. Na de oorlog hadden de VS het ongeluk dat ze geen concurrentie meer hadden, alle andere industrieën waren vernield of in transformatie. Alle produkten met veel toegevoegde waarde kwamen als vanzelfsprekend uit de VS. Ze hadden geen kwaliteit nodig. JAPAN zat

volledig aan de grond. De Japanse industrie heeft dan in de jaren zestig een beroep gedaan op Dr. DEMING, die in zijn eigen land volledig vergeten was. DEMING heeft zijn theorie uiteengezet aan de hoofden van de Japanse industrie en het waren goede leerlingen. Inderdaad, wanneer men naar de jaren 70 kijkt dan ziet men dat het Japanse bedrijfsleven een come-back heeft ingezet die nadien niet meer gestuit is.

Hoe is dit allemaal mogelijk? Wat zij kunnen, kunnen wij ook! Het is in feite het gebruik van gezond verstand.

Dr. DEMING en zijn vriend SHEWART hebben vastgesteld dat elke verzameling een spreiding heeft. De arbeidsresultaten van een persoon zijn niet dezelfde, 's morgens als 's avonds, 's maandags als 's vrijdag, de verzameling van die resultaten heeft dus een spreiding, de resultaten van twee verschillende personen die dezelfde taak verrichten zijn nooit exact hetzelfde, de verzameling van resulta-

ten van een groep heeft dus een spreiding. De verzameling van alle stukken van een soort materiaal die we toegeleverd krijgen heeft een spreiding, de omgevingsfactoren waarin we werken hebben een spreiding, het is nooit exact even warm of licht of vochtig. De interpretatie van procedures door verschillende personen is verschillend.

Wanneer we al deze factoren, materiaal, mensen, machines, procedures, omgeving of een gedeelte van deze factoren samenvoegen in een proces om iets te vervaardigen of om een dienst te verlenen, dan zal de verzameling van alle geproduceerde produkten of van diensten een spreiding vertonen die intrinsiek vast ligt in dat proces door die bepaalde combinatie van die personen, grondstoffen procedures enz. en het resultaat zal bijvoorbeeld zijn dat we door de BC (**Bureau de Comptabilité**) de ene maal na 10 minuten betaald worden en de andere keer na een uur.

Zo komt het dat we aan boord de ene keer op 5 minuten in alarmwacht 1 (**Quart d'alerte 1**) en de andere keer op 15 minuten; dat we 2 PK maken of een ROLLS ROYCE, dat er tussen die 2 PK's enkele tussen zitten die 140 km per uur kunnen doen en enkele die niet boven de 80 km per uur geraken.

Alles zit vastgebakken in het proces. We kunnen normen stellen zoveel we willen, wanneer ons proces er niet voor geschikt is dan zullen we de norm nooit halen of toch niet op een efficiënte manier. Wanneer we met het proces om 2 PK's te maken een produktie willen starten om wagens te maken die 140 km per uur doen dan zullen we ze dikwijls door ons produktieproces moeten sluizen want er is misschien maar een op de 10.000 2 PK's die 140 per uur haalt. We kunnen dat belachelijk vinden maar, dit is echter exact de manier van werken waaraan we gewend zijn. We leveren een produkt af of een



dienst en we gaan zien of die voldoen aan bepaalde criteria. Wanneer dat niet het geval is gooien we het produkt in de vuilbak of we gaan dit produkt nu, met het proces waarmee we het in eerste instantie slecht hebben afgeleverd, opnieuw proberen om het binnen de normen te krijgen, zonder onze manier van werken in vraag te stellen.

Sinds de herstructurering en de bevrozing en zelfs terugval van het budget kunnen we ons echter al dat herbeginnen en die berg afval die niet meer in orde kan gebracht worden niet meer permitteren. We moeten het van de eerste keer goed doen. En het zijn onze klanten die bepalen of we het goed doen en niet de een of andere norm die we zelf uitgevonden hebben.

Onze processen moeten onder de loupe genomen worden, en er moet gemeten worden wat de resultaten zijn van ons proces. Meten is weten. We gaan praten over feiten, niet meer over

impressies en horen zeggen, over concrete uitslagen. We kunnen ons niet baseren op gezegden zoals: "dat trekt op niets". "Uw werk is slecht". Dat zijn subjectieve uitlatingen. Daar kunnen we niet op reageren. Die of die werkaanvraag is slecht uitgevoerd om die en die reden. Het grote probleem is hoe moeten we meten, hoe krijgen we die resultaten boven water, en hoe moeten we ze interpreteren? Hiervoor zijn de nodige opleidingen nodig.

Wanneer we correct interpreteren zullen we kunnen vaststellen wanneer een proces onder controle is, d.w.z. dat we kunnen voorspellen dat de resultaten binnen bepaalde grenzen zullen vallen. Dit is zeer belangrijk. De onzekerheid bv. is er de oorzaak van dat we de bemanning (**l'équipage**) 15 minuten op voorhand op meerposten (**postes de manoeuvre**) roepen omdat we niet zeker zijn dat ze al na 15 minuten op post zullen zijn. We hebben dan alle uitzonderingsgevallen kunnen identifi-

ceren. Hier spelen de uitvoerders een grote rol. Daar waar de verandering van een proces de verantwoordelijkheid is van het commando, omdat alleen zij bevoegd zijn en alle elementen in handen hebben om dat te doen; dan is het de verantwoordelijkheid van de mensen op de vloer, om alle anomalieën te melden. Wanneer het bestuur niet weet dat er iets fout gaat en waarom er iets fout gaat kan het ook geen actie nemen. Het melden van anomalieën vergt echter tot nu toe grote moed, iedereen heeft schrik dat hij als de schuldige zal bestempeld worden voor iets wat verkeerd gaat. We moeten die vrees uitdrijven. De fout ligt in 999 gevallen op 1000 aan de organisatie en dus aan het proces. Heel dikwijls hebben we te weinig opleiding gegeven want wij zijn er zeer goed in om te veronderstellen dat iedereen alles kan. Of we hebben de juiste uitrusting niet enz.

CHARTER COMLOGNAV

1. Onze opdracht bestaat uit het verschaffen van diensten op gebied van bevoorrading en onderhoud ten behoeve van de Vloot en de verschillende organismen van de Marine.
2. Onze klanten zijn dus :
 - a. De Vloot, de Marinebasissen en de scheepsbemanningen als begunstigde van onze prestaties
 - b. De Staf van de Marine en het operationeel commando als uitbaters van de Vloot.
3. In het kader van onze opdracht wordt de kwaliteit als volgt gemeten:
 - a. Het verzekeren van het verschaffen van onderhouds en bevoorradingsdiensten volgens de klantbehoeften en binnen de kortst mogelijke termijnen.
 - b. De klant vanaf de eerste werkdag contacteren voor ieder aanvraag met mogelijke invloed op zijn operationele paraatheid.
 - c. Voor de schepen in onderhoudsbeurt, de totaliteit van de in samenwerking met de klant bepaalde behoeften binnen de voorziene termijn uitvoeren.
 - d. De verschillende klanten adviseren op gebied van materieel gebruik, onderhoud en veiligheid van het materiaal.
 - e. Het beheren van contractuele specificaties, scheepsconfiguratie, onderhoudsmethoden en technische informatie.
4. Onze Kwaliteitscultuur
 - a. Steunt op de volgende waarden : Voorzien en Dienen.
 - b. Houdt de principes van Totale Kwaliteit in: Continue procesverbetering, dienst aan de klant, statistische benadering, actieve deelname van het personeel.
 - c. Heeft als doel het steeds verhogen van de doeltreffendheid van onze diensten en van de professionele tevredenheid van ons personeel.
5. Wij gebruiken AQAP-120 als model

De directie kwaliteit
CPC (T) S. GRANDCHAMPS

De directie bevoorrading en gerij
FKP (D) J. DEYOS

De directie MARITEC
Dirig. BROGNETZ

De commandant
KITZ. WOUTERS

De directie organieke middelen
CPC (T) Y. SOETENS

De directie onderhoud Romp, Machien en Elektriciteit
KVK (T) J. FUMAT

De directie technisch beheer
KVK (T) A. BRACKE

De directie onderhoud Bewapening en Electronica
KVK (T) L. WIDOCK

Hoofd Wapenmeester
JOM. TIELMAN

CHARTER COMLOGNAV

1. Notre Mission consiste en la fourniture de services de maintenance et d'approvisionnement au profit de la Flotte et des différents organismes de la Marine.
2. Nos clients sont donc:
 - a. La Flotte et les bases de la Marine et leurs équipages à titre de bénéficiaires de nos prestations.
 - b. L'Etat-Major de la Marine et le Commandement Opérationnel à titre d'exploitants de la Flotte;
3. Dans le cadre de notre mission, la qualité se concrétise comme suit:
 - a. Assurer les services de livraison et de maintenance d'une façon conforme aux besoins du client et dans les délais les plus courts.
 - b. Contacter le client le premier jour ouvrable pour toute requête susceptible de l'empêcher de remplir pleinement sa mission.
 - c. Pour les navires en entretien, effectuer dans les délais impartis la totalité des besoins exprimés et adaptés en collaboration avec le client.
 - d. Conseiller les différents clients des points de vue emploi, maintenance et sécurité du matériel naval.
 - e. Assurer une saine gestion des spécifications contractuelles, de la configuration, des méthodes de maintenance et de l'information technique.
4. Notre culture qualité:
 - a. Repose sur les valeurs suivantes: PREVOIR et SERVIR.
 - b. Applique les principes de la Qualité totale (TQ):
Amélioration continue et systématique des processus, service au client, approche statistique, participation active du personnel.
 - c. A pour but d'assurer un service toujours plus efficace au profit de notre clientèle et de contribuer à la satisfaction professionnelle de notre personnel.
5. Nous utilisons l'ISO 9001-120 comme modèle.

Le Directeur Qualité
CPC (I) G. GRANDCHAMPS

Le directeur des Approvisionnements et du Charroi

FKB (D) J. DE LAOS

Le Directeur MARTEC
G. BROGNETZ

Le directeur des Moyens
CPC (I) SOETENS

Le directeur de la maintenance Machine Electricité

KVK (I) J. FUMAL

Le directeur de la gestion technique
KVK (I) A. BRACKE

Le directeur de la maintenance Electronique et Armement

KVK (I) L. WITTEK

Le maître d'armes chef
IOM TAELEMAN

Iets waar wij het zeer moeilijk mee hebben is onze klanten te laten bepalen of ze tevreden zijn over onze diensten of niet. In de industrie is dat vanzelfsprekend; wanneer de klant niet tevreden is gaat hij elders. Men is daar dus verplicht om het de klant naar de zin te maken. Het is de klant die de normen stelt en er voor betaalt. Wij gaan er dikwijls van uit dat onze klanten niet eens weten wat goed voor hen is, alhoewel we het meestal over onze collega's hebben wanneer we over klanten praten. Het is misschien zo dat wij meer elementen in handen hebben om beter te weten, maar dan moeten wij hen uitleggen wat wij denken dat zij nodig hebben. Wanneer zij voet bij stuk houden moeten wij leveren wat ze vragen. Hier stelt zich een probleem. De klant kan nergens anders terecht maar de rekening wordt hem ook niet gepresenteerd. Misschien

moeten we in de toekomst ook wel in die richting evolueren. Dat de klant over een budget beschikt en dat hij dus ook de gevolgen van zijn eisen moet dragen. Maar er zijn in de huidige toestand toch voorbeelden waaronze klanten kunnen helpen en waar we allebei beter van worden. Het gebeurt dat schepen een aantal reserveonderdelen bestellen om een uitrustingsstuk te herstellen, alles wordt geleverd en enkele dagen later krijgen we alles terug behalve het stuk dat ze nodig hadden. We hadden hen kunnen adviseren zodat we onmiddellijk het juiste stuk hadden kunnen opsturen. Dat soort structuur bestaat nog niet maar ik ben er van overtuigd dat ze er zal komen.

Een laatste punt wat ik wil vermelden omdat het ons zeer moeilijk leek is het feit dat men exact zijn doelstellingen moeten bepalen, de

"CORE BUSINESS. Deze bepaalt in feite het grote proces dat U onder de knie moet krijgen en wat u moet opvolgen. Dit heeft voor gevolg dat gans uw bedrijf daar moet aan meewerken als zoveel elementen van een systeem, wat inhoudt dat er een bedrijfscultuur moet geschapen worden waar iedereen moet aan meewerken. Dat alles moet in een handvest gegoten worden zonder zich te laten verleiden om onmiddellijk met een aantal normen op de proppen te komen. U heeft allemaal het charter van COMLOGNAV gekregen. Het is niet perfect maar het is het beste wat we tot nu toe gevonden hebben en we staan er allemaal achter.

De Gerlache

Drie generaties van poolverkenners

1897 - 1997

Charles E. Schelfhout

In een eeuw tijd hebben drie generaties "de Gerlache de Gomery" elkaar afgelost bij de verkenning en het wetenschappelijk onderzoek van de poolgebieden. Hun naam is dan ook innig verbonden met de geschiedenis van de polen.

Op 16 augustus 1897 voer Adrien de Gerlache, de pionier, pal zuidwaarts met de Belgica om het geheim van de zuidpoolwinter te gaan doorgronden. Gevangen in het pakijds hielden Gerlache, zijn staf - Leconte, Amundsen, Arctowski, Danco, Racovitza, Cook, Melaerts - en de Belgisch-Noorse bemanning vijftien maanden lang dapper stand, ver van de bewoonde wereld. Toen ze op 5 september 1899 weer aankwamen te Antwerpen, gold het Zesde Continent meteen als ontsloten voor de mens. Ook nu staat de expeditie van de Belgica nog steeds te boek als een van de belangrijkste poolexpedities uit de geschiedenis. In de periode 1905-1909 ondernam commandant Adrien de Gerlache ook nog drie opmerkelijke tochten doorheen de Noordelijke IJszee.

Toen een halve eeuw later het Internationaal Geofysisch Jaar 1957-1958 de vestiging vereiste van een netwerk van wetenschappelijke basisen op Antarctica, nam commandant Gaston de Gerlache de uitdaging aan, door een tweede Belgische Zuidpool-expeditie op touw te zetten. Zijn zeventien man sterke team richtte de Koning Boudewijn-basis op. Het is dank zij dit initiatief en zijn poolverleden dat België in 1959 werd uitgenodigd een van de twaalf ondertekenaars te worden van het Verdrag inzake Antarctica.

In de periode 1972-1988 nam de derde generatie Gerlache de fakkel over, door op haar beurt naar de noord- en zuidpoolgebieden te trekken, o.a. in het kader van een expeditie waarbij de menselijke weerstand bij extreme temperaturen en levensomstandigheden op de proef werd gesteld.

Het geslacht de Gerlache is wellicht het meest "polaire" dat er bestaat. Na Adrien heeft elke telg ervan naam gemaakt bij de voortzetting van een overgeërfde, geheel natuurlijke traditie. Alle obstakels werden daarbij overwonnen met een wilskracht die slechts één doel voor ogen had: de wetenschap en het vaderland dienen, werken in een geest van echte internationale samenwerking, en de vrede bewaren in het laatste grote reservaat dat onze planeet rijk is.

De auteur Charles E. Schelfhout vertelt ons hier het verhaal van deze familie die kan bogen op een unieke traditie, die van uitzonderlijke Belgen.

Het boek is uitgegeven bij "Uitgeverij De Dijle" en bestaat uit drie delen.

Deel I 1866 - 1934

Adrien de Gerlache de Gomery, de pionier

Deel II 1919 - 1970

Commandant Gaston de Gerlache de Gomery neemt de fakkel over

Deel III 1972 - 1988

De derde generatie Gerlache trekt naar de poolgebieden

Technische gegevens:

448 bladzijden - 400 afbeeldingen - formaat: 23,5 x 31 cm

gebonden in luxe uitvoering met linnen band en omslag

twee versies: Nederlands en Frans

ISBN 90-801124-7-X

Prijs: 2.750,- BEF +210,-BEF portkosten door overschrijving op rekeningnummer 473-6090311.30 van NEPTUNUS, Postbus 17

8400 OOSTENDE



Les Gerlache

Trois générations d'explorateurs polaires

1897 - 1997

Charles E. Schelfhout

Durant un siècle, trois générations "de Gerlache de Gomery" se sont relayées de l'exploration et de recherche scientifique polaire. Leur nom est de ce fait intimement lié à l'histoire des pôles.

Le 16 août 1897, Adrien de Gerlache, le pionnier, faisait route plein Sud sur la Belgica. Emprisonnés par la banquise, Gerlache, son état-major scientifique - Lecointe, Amundsen, Arctowski, Danco, Racovitza, Cook, Melaerts - et l'équipage belgo-norvégien, résistèrent courageusement pendant quinze mois hors du monde des vivants. Au retour à Anvers, le 5 septembre 1899, le Sixième continent était reconnu accessible à l'homme. Aujourd'hui encore, l'expédition de la Belgica est considérée comme une des plus importantes expéditions polaires de l'histoire.

Le Commandant Adrien de Gerlache fit aussi, de 1905 à 1909, trois remarquables croisières dans l'Arctique.

Cinquante ans plus tard, l'Année Géophysique Internationale 1957 - 1958 nécessitant l'installation d'un réseau de bases scientifiques sur le continent antarctique, le Commandant Gaston de Gerlache releva le défi en organisant une seconde expédition antarctique belge. Son équipe, forte de 17 hommes, créa la base Roi Baudouin. Grâce à cette initiative et à son passé polaire, la Belgique fut invitée à faire partie des douze pays signataires du traité sur l'Antarctique de 1959.

De 1972 à 1988, la troisième génération des Gerlache reprit le flambeau et accomplit à son tour une série d'approches du milieu, au Nord et au Sud, réalisant entre autres une expérience sur la résistance de l'homme à des températures et à des conditions de vie extrêmes.

Les Gerlache sont sans doute la famille la plus polaire qui soit, chacun,

après Adrien, s'étant fait un prénom dans une tradition qui leur était héréditaire et toute naturelle. Aussi les obstacles furent-ils surmontés avec une volonté qui ne voyait que les buts: servir la science et son pays, oeuvrer dans un esprit de franche collaboration internationale, préserver la paix dans la dernière grande réserve de notre planète.

L'auteur Charles E. Schelfhout présente ici la biographie de cette tradition familiale hors du commun, de ces Belges d'exception.

Ce livre est publié par les "Editions de la Dijle" et contient trois parties.

Première partie 1866 - 1934

Adrien de Gerlache de Gomery, le pionnier

Deuxième partie 1919 - 1970

Le Commandant Gaston de Gerlache de Gomery reprend le flambeau

Troisième partie 1972 - 1988

La troisième génération Gerlache sur la piste polaire

Fiche technique:

448 pages - 400 illustrations - format 23,5 x 31 cm

relié pleine toile sous jaquette de luxe disponible en version française ou néerlandaise

ISBN 90-801124-6-1

Prix de vente: 2.750,- BEF + 210,- BEF frais d'envoi par virement sur le compte bancaire 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Boite Postale 17

8400 OSTENDE



INFO MARINE

Weerzien Oudgedienden M904 De Brouwer

Begin september was er, de nu toch traditioneel ge worden, bijeenkomst van de Oudgedienden van de Algerine De Brouwer.

Deze 5e reünie greep plaats in het Koninginnehof te Oostende. In aanwezigheid van boordcommandant Fregatkapitein (b.d.) Jean Defrenne en Kapitein-ter-zee (b.d.) Theo Nevens en een groot deel van de bemanning verliep dit feestmaal in een gezellige vriendschappelijke sfeer eigen aan dit soort bijeenkomsten.

Retrouvailles des anciens du M904 De Brouwer

Début septembre avait lieu la réunion, désormais traditionnelle, des anciens de l'Algerine De Brouwer.

Cette 5e réunion eut lieu au Koninginnehof à Ostende. En présence du commandant, le Capitaine de Frégate (e.r.) Jean Defrenne et le Capitaine de Vaisseau (e.r.) Théo Nevens, se déroula le banquet dans une ambiance amicale agréable propre à cette sorte d'assemblée.



Om dit succes blijvende te houden werd alvast afspraak gemaakt in '97. Alle Oudgedienden van de De Brouwer zijn hierbij uitgenodigd en kunnen contact nemen met Claude Dewasme Rue Beau Site, 6 7540 KAIN - TOURNAI Tel.: 069/21.35.91.

Afin d'assurer la continuité de ce succès, rendez-vous fut déjà pris pour 97. Tous les anciens du De Brauwer sont par là même invités et peuvent prendre contact avec Claude Dewasme Rue Beau Site, 6 7540 KAIN - TOURNAI Tel.: 069/21.35.91.



Overhandiging gift Hulpbetoon in de Zeemacht

Ter gelegenheid van een bezoek aan de Staf van de Marine te Evère op 30 augustus ll. mocht de voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, Stafchef van de Marine Divisieadmiraal Verhulst uit handen van Ere-Meester Chef Maurice Michielsens een gift, onder de vorm van een cheque ontvangen.

Deze royale gift, in dank aanvaard, komt integraal ten goede aan het helpfonds van de vereniging.

Met dit gebaar gaf Maurice Michielsens nogmaals blijk van zijn solidariteit met het helpfonds nodig om haar werking binnen de Marine te kunnen doorzetten.

Remise d'un don à l'Association d'Entraide de la Force Navale

A l'occasion d'une visite à l'Etat-major de la Marine à Evère, le 30 août dernier, le Maître-chef d'honneur Maurice Michielsens remet un chèque au Président de l'Association d'Entraide de la Force Navale, le Chef d'Etat-major de la Marine, l'Amiral de Division Verhulst.

Ce cadeau princier, reçu avec gratitude, sera versé intégralement au bénéfice du fonds d'aide de l'association.

Par ce geste, Maurice Michielsens marque sa solidarité avec le fonds d'aide, indispensable à pouvoir poursuivre son action au sein de la Marine.



Reünie van de lichting 1966

Op zaterdag 05/10/1996 werd in de Marinekazerne te St. Kruis een reünie gehouden voor de leerlingen van de sessie 1966 School Onderofficieren.

Een dertigtal sessiegenoten ontmoetten er elkaar na 30 jaar. Van deze sessie brachten het er zelfs 10 tot officier van het lager kader en 2 tot hoger officier, nl. Luitenant-kolonel George Devos, Korpscommandant van het 92 BN LOG Sijsele en KVK Reginald Braet tevens organisator van de reünie.

Na de receptie werd, als aandenken aan de inmiddels overleden sessiegenoten, een bloemenhulde gehouden aan het monument van LTZ Victor Billet.

Réunion de la session 1996

Le samedi 5 octobre 1996, se tenait à la caserne de la Marine à St.-Kruis, la réunion des élèves de l'Ecole des Sous-officiers, session 1996.

Une trentaine de condisciples se rencontraient après 30 ans. L'on compte dans cette session jusqu'à 10 officiers du cadre subalterne, 2 officiers supérieurs, entre autres le Lieutenant-colonel George Devos, commandant le corps du 92 BN LOG de Sijsele et le Capitaine de Corvette Reginald Braet organisateur de la réunion.

Un dépôt de fleurs au monument LTZ Victor Billet eut lieu après le réception, souvenir de leurs condisciples entre-temps disparus.

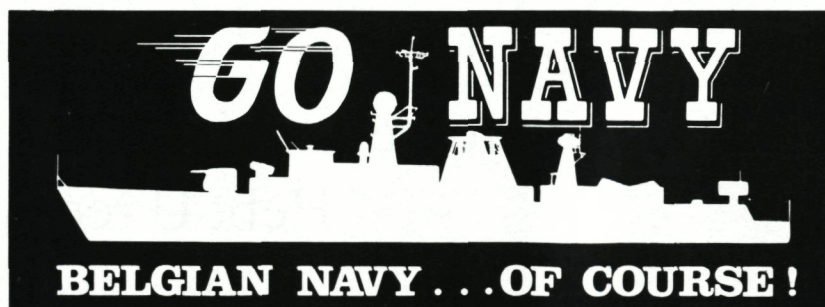


**ZELFKLEVER
AUTOCOLLANT**

25,-BEF

Portkosten 16,-BEF

Frais d'envoi 16,-BEF



Gift personeel NAVCENPERS

Brugge - St. Kruis 29 oktober 11. Dat men bij NAVCENPERS, met als hoofdtak het beheer van het marinepersoneel in al zijn facetten, niet enkel begaan is met het goede verloop van het beheer maar ze ook bijzonder sociaal ingesteld zijn hebben ze eens te meer bewezen.

Vanwege het personeel NAVCENPERS mocht de voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zee-macht, Stafchef van de Marine Divisieadmiraal Verhulst een cheque ter waarde van 10.000 BEF ontvangen, dit in bijzijn van de Commandant. NAVCENPERS FKP(D) J. Dewulf en een delegatie van het personeel. Deze royale gift, die integraal ten goede komt aan het hulpfonds, is een onderlijning van het begrip solidariteit onder het marinepersoneel.

Un don du personnel NAVCENPERS

Brugge-St-Kruis le 29 octobre dernier. Il s'est révélé une fois de plus que NAVCENPERS, avec comme priorité la gestion du personnel de la Marine dans toutes ses facettes, ne se satisfait pas du seul bon déroulement de sa gestion mais aussi de son engagement social.

De la part du personnel NAVCENPERS, Le Président de l'Association d'Entraide de la Force Navale, le Chef d'Etat-major de la Marine, l'Amiral de Division Verhulst recevait un chèque de 10.000 BEF en présence du commandant de NAVCENPERS le FKP(S) J. Dewulf et d'une délégation de son personnel.

Ce cadeau princier, intégralement versé au fonds d'Entraide, souligne le concept de solidarité existant au sein du personnel de la Marine.



Avez-vous déjà la

"Cravate force navale"?

Hebt U reeds een

"Zeemachtsdas"?

Met rust

Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



1MC(b.d.) R. BANCKAERT

Mise à la pension

Les Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

1MP(b.d.) G. VANGENCK

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

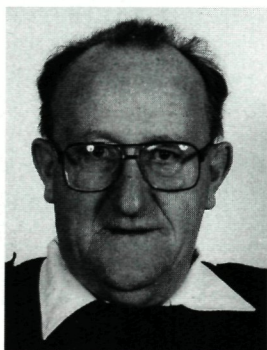
C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



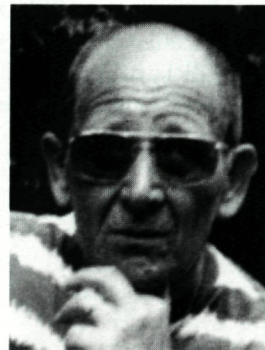
1MC(e.r.) V. HOEBEKE
1MC(b.d.) G. SCHMIDT
1MC(b.d.) A. VAN HULLE
2MR S. VERANNEMAN
QMT A. VIERSTRAETE



CPV(e.r.) F. DUMONT



1OM(b.d.) W. GARREYN



1MC(b.d.) E. DE GROOTE

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

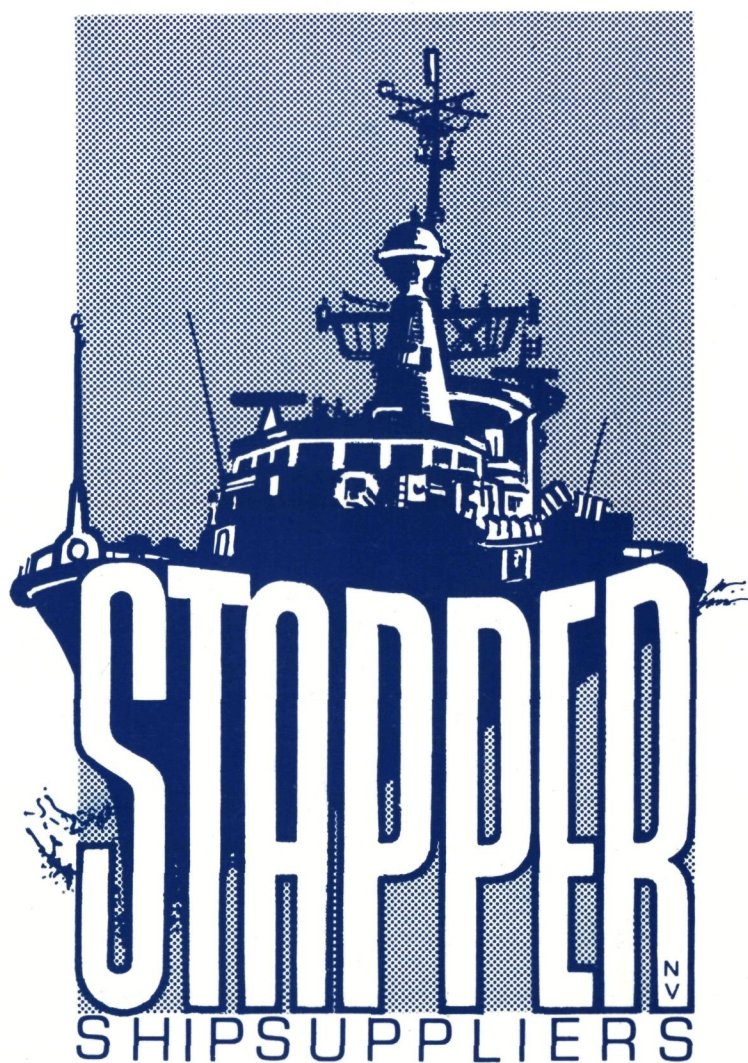
ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
 BAERT H. - HASSELT
 BAEYENS C. - HAUTAIN-LE-VAL
 BARREMAECKER E. - OOSTENDE
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -
 BERCHEM
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BERO M. - OOSTENDE
 BERTIEAUX J.-M. - EUGIES-HAINAUT
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
 BILLET G. - BRUGGE
 BLASIN A. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - CHAUMONT -
 GISTOUX
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BOECKMANS R. - BRUXELLES
 BOGAERTS R. - LIERDE
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BORGHS B. - Eerste Meester Chef - BREDENE
 BÔTING Y. Fregatkapitein (R) - KNOCKE-HEIST
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
 BULCKE R. - TURNHOUT
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -
 ERPS-KWERPS
 CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIJS
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
 CHOPRIX G. Lieutenant de Vaisseau - BRAINE-LE-
 CHATEAU
 COLLETTE J.-M. Maître Principal -
 OOSTENDE
 CORPS ROYAL DES CADETS - BRUXELLES
 COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. Eerste Meester Chef (b.d.) - OOSTENDE
 CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 DEBAISIEUX G. - FRAMERIES
 DEBROCK W. - BRUSSEL
 DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - WIL-
 RIJK
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. - OHAIN
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre) -
 BRUXELLES
 DECORTE B. - OOSTENDE
 DECROP C. Hr. Consul v. Duitslandsland - OOSTENDE
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE
 DE JONGHE M. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - BRUGGE
 DE KIMPE E. - KRUIBEKE
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -
 WATERLOO
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) - SCHILDE
 DELMELLE L. Maître Principal (e.r.) - FLOREFFE
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DEMEYERE J. Kapitein v/h VLW MAB -
 STERREBEEK
 DE MULDER A. - GENT
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - BRUGGE
 DEPOORTER V. - HOEVENEN

DEPREZ M. - PARIS
 DE ROO J. - BRECHT
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE
 DESABLENS Premier Maître Chef (e.r.) - BRUXELLES
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate (e.r.) -
 BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD
 DE SMET G. - LEMBEEK
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) - ANTWERPEN
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DEWEERDT D. - WOLUWE-SAINT-LAMBERT
 †DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) -
 MIDDELKERKE
 D'HONT A. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 DOSSOGNE Jean-Michel Premier Maître -
 PHILIPPEVILLE
 DUERINCKX O. - Fregatkapitein (R) - KESSEL-LO
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
 OOSTENDE
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE
 ENGELS E. - BRUGGE
 EUROMIL N.V. - WAASMUNSTER
 FALASCA A. - LEMBEEK
 GELDOLF M. - HASSELT
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES
 GERARD L. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
 GRAUX P. - AUDERGHEM
 HAEGHEBAERT P. - IEPER
 HANTON J.-M. - OOSTENDE
 HAUSMAN R. - BRUXELLES
 HEILMAN CH. - OOSTENDE
 HELLEBAUT - AALST
 HELLEMANS M. - Fregatkapitein - ANTWERPEN
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE
 HERTELEER W. Vice-Admiraal - OOSTENDE
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEUSDENS R. - STOUMONT
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
 HOLVOET J. Commandant (e.r.) - OOSTENDE
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 OOSTENDE
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re.
 Cl. (Hre) - BINCHE
 HYDEX NV - PUURS
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
 JACQUES A. Capitaine de Frégate (R) - LASNE
 KNOOP G. - BORGERHOUT
 LAMBRECHT TH. Capitaine de Frégate (R) -
 BRUXELLES
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEBEGUE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 LEFEVRE-SEYNAEVE Wwe. - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX A. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de Frégate (Hre) - LA HULPE

LEVEAU P. Capitaine de Frégate (Hre) - LINKEBEEK
 LITIERE J. Kapitein-ter-zee - GISTEL
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 MAERTENS R. Eerste Meester - OOSTENDE
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MARSIA L. Capitaine de Corvette - ANDERLECHT
 MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 MATHOT A. Capitaine de Frégate (R) - HOFSTADE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWER-
 PEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ere-Meester Chef - ST. ANDRIES
 MOONS M. - BORSBEEK
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 MURANGWA N. Lieutenant de vaisseau 1er Cl. BEM -
 BRUXELLES
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM
 NAUDTS J. - OOSTAKKER
 NVOZMK - GEEL
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 PAUWELS J. - GENT
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PHILIPPUS P. - SINT-KWINTENS-LENNIK
 PIERARD R. Commandant (Hre) - JAMBES
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POULLET E. Vice-Admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) -
 HALTINNE
 QUAGHEBEUR M. - Fregatkapitein (R) - OOSTENDE
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 REMY F. - LANEFFE
 REYNIERS O. - ST. NIKLAAS
 ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau -
 BRAINE-L'ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 ROYAL YACHT CLUB BRUXELLES - BRUXELLES
 SAUSSEZ G. - REBECQ
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -
 BRUGGE
 SEBRECHTS M. Lieutenant de Vaisseau -
 OOSTENDE
 SERGEANT J. - EEKLO
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIBRET M. - ST. HUBERT
 S.K.B. N.V. - ANTWERPEN
 SOETENS Y. - Capitaine de Corvette - OOSTENDE
 STEELANDT R. - BRUGGE
 STEVENS J. - KOKSYDE
 STIENNON D. - KNOCKE-HEIST
 STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY -
 MALMEDY

TAS J. - WAASMUNSTER
 TAUBER G. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - TERVUREN
 TERMOLLE P. - BINCHE
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THE NELSON SWEEPERS - TIENEN
 THIBAUT DE MAISIERES C. Commodore - BRAINE
 L'ALLEUD
 THOELEN G. - KOERSEL
 THYS R. - EDEGEM
 TOREMANS G. - PELLENBERG
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VALCKE - A 950 - ZEEBRUGGE
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.
 Erefregatkapitein - DEURNE
 VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -
 BRUXELLES
 VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer - BREDENE
 VAN BUSSEL M.-R. Fregatkapitein - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de Corvette (R) -
 COURT-SAINT-ETIENNE
 VAN CLEVEN M. Vaandrig-ter-zee - ARDOOIE
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VANDENBRANDE G. - LIER
 VAN DEN BULCK P. Korvetkapitein (R) -
 ANTWERPEN
 VANDENEYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) -
 WILSKERKE
 VANDENHOUWEELE L. - MIDDELKERKE
 VAN DER BEKEN - BOUSU
 VANDERWAL J. - OOSTENDE
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - WITRY
 VAN ESSCHE R. - LONGUEVILLE
 VAN EYLL B. - HASSELT
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANT-
 WERPEN
 VAN HECKE P. - KAPRIJKE
 VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE
 VANLERBERGHE G. Fregatkapitein - OOSTKAMP
 VAN PARIJS J.-L. - GENVAL
 VAN SCHOONBEEK Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOST-
 ENDE
 VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
 VERLAINE R. - LIEGE
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUXELLES
 VILAIN A. - RECOGNE
 VITTON V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT
 VRIENDENKRING GEPENSION. ZM - OOSTENDE
 WAUTERS L. - HOESEL
 WINDMEULEN A. Oppormeester (b.d.) - OOSTENDE
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
 ZEILCENTRUM ZEEMACHT - OOSTENDE

Afgesloten op datum van: 15 december 1996
 Clôturé à la date: 15 decembre 1996



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 59 37